ZKZ B 7539 Sondernummer 2 ISBN 978-3-89610-687-2 Best.-Nr. 66 17 01 **Deutschland € 15,00**
Österreich € 16,50 Schweiz sfr 24,80 Belgien, Niederlande, Luxemburg € 17,50
Italien, Spanien, Frankreich, Portugal (con.) € 19,50

Eisenbahn JOURNAL
1
2017

Josef Brandls Traumanlagen

Jetzt 100 Seiten



Länderbahn-Romantik

4 197948 015008 01

HIGHTECH

für die Modellbahn



Der PC hält Einzug in die klassische Modellbahn-Werkstatt und eröffnet bei der Planung, Steuerung und detaillierten Ausgestaltung der Anlage völlig neue Möglichkeiten. In der neuesten Ausgabe von „1x1 des Anlagenbaus" gibt die Redaktion des Eisenbahn-Journals einen Überblick über die neuen Techniken und zeigt zahlreiche konkrete Anwendungsbeispiele. Der Bogen spannt sich von der inzwischen fast schon „klassischen" Software zur Anlagenplanung und Steuerung über das CAD – die computergestützte Konstruktion – von Decals und Vorlagen für Schneideplotter, Fräser und Ätzplatinen bis hin zum Lasercut. Breiten Raum nimmt der 3D-Druck ein. Anhand von zahlreichen Beispielen demonstrieren die Autoren, was aus einem normalen Heimcomputer herauszuholen ist und wie der Einstieg in ganz neue Konstruktions- und Herstellungswelten gelingt.

100 Seiten im DIN-A4-Format, Klebebindung, mehr als 250 Abbildungen
Best.-Nr. 681701 | € 15,–

Weitere Ausgaben aus der EJ-Reihe „1x1 des Anlagenbaus"



Romantische Landschaften
Best.-Nr. 681401



Mini-Anlagen
Best.-Nr. 681402



Rund um den Bahnhof
Best.-Nr. 681501



Stadt-Landschaft und Nahverkehr
Best.-Nr. 681502

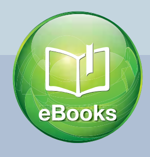


Die perfekte Heimanlage
Best.-Nr. 681601



Fahrzeuge altern und patinieren
Best.-Nr. 681602

Je Ausgabe 92 bzw. 100 Seiten im DIN-A4-Format, Klebebindung, ca. 200 Abbildungen, € 13,70 bzw. € 15,–





Jetzt als eBook verfügbar!



Kompaktkurs Anlagenbau
Best.-Nr. 680704-e
nur € 11,99
statt € 13,70

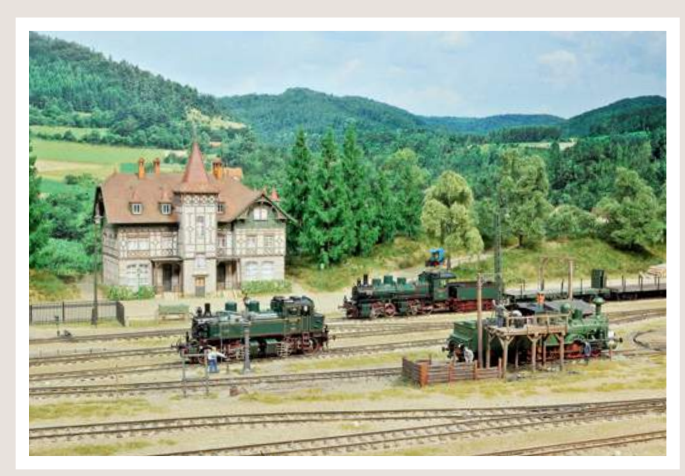
Alle lieferbaren und auch längst vergriffenen Bände dieser Reihe gibt es als eBook unter www.vgbahn.de und als digitale Ausgaben im VGB-BAHN-Kiosk des AppStore und bei Google play für Android.



Erhältlich im Fach- und Zeitschriftenhandel oder direkt beim:
EJ-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 08141/534810, Fax 08141/53481-100, bestellung@vgbahn.de



www.vgbahn.de



Grüne Loks mit ungewohnten Triebwerken sammeln sich im Neustädter Bw.

Als die Loks noch grün waren

Heute, zu Zeiten einer bunten Eisenbahn wie sie noch nie so bunt war bis hierhin, kann man es sich leichter vorstellen als zu Epoche-III- und IV-Zeiten, dass die Dampfloks vieler Länderbahnen vor über 100 Jahren bunt lackiert waren. Das Grün dominierte vielerorts, doch auch Blau und Rotbraun waren anzutreffen, Grau und Violett und andere Farben. Hier unterschieden sich deutsche Eisenbahnen nicht von denen in England oder Frankreich oder in einem anderen Land.

Mit der Depression der 1920er war es dann weitgehend vorbei mit der Farbigkeit bei den Dampfloks. Natürlich ist der Schritt zum schlichten Schwarz mit roten Rädern für Dampfloks nachvollziehbar, versprach doch diese Farbgebung weniger verschmutzungsempfindlich zu sein, die Lagerhaltung bei den Farben zu verbilligen und trotzdem eine gewisse Eleganz auf die Schienen zu bringen. Letztlich währte die schwarze Phase über ein halbes Jahrhundert, sodass wir heute denken, Dampfloks *müssen* schwarz sein. Die ersten acht Jahrzehnte der Eisenbahn zeigen hingegen, dass das keineswegs so stimmt.

Welche Farben dem Fahrgast seinerzeit tatsächlich entgegenleuchteten und welchen Einfluss die wegen der Feuerung unvermeidbare Rußbelastung auf die Farbigkeit hatte, lässt sich heute nur noch schwer bestimmen. Farbfotografien gab es noch nicht und textliche Beschreibungen sind prinzipbedingt unpräzise, wenn es um Farben geht. Ein gemeinsamer Bezugsrahmen wie RAL musste erst noch geschaffen werden und der Farbauftrag lackierter Muster aus jener Zeit kann sich chemisch verändert haben. Auch die Kolorationen diverser Künstler und Grafiker sind nicht glaubwürdig, wie unterschiedlich gewählte Farben für die gleiche Vorlage zeigen. Vor diesem Hintergrund kann man heute verschiedenste Meinungen zu den „wahren" Farben von Länderbahnloks vernehmen. Die allgemeine Tendenz, die Farben als eher dunkel anzusehen, lässt uns irritiert auf die helle Lackierung manchen 1:87-Kleinserienmodells blicken.

Schaut man sich heute bei der Eisenbahn um, stellt man fest, dass auch hier Farbe nicht gleich Farbe ist. Der Ruß der Kohle wurde zwischenzeitlich durch anderen Schmutz ersetzt, der sich bei vielfach längeren Laufwegen genauso intensiv auf den Fahrzeugen ablegt. Ein als weiß bezeichneter ICE kann, am Ziel eingetroffen, durchaus ein real messbares deutliches Grau haben. Auch trägt die längerwirkende Witterung ihren Teil zur Farbveränderung bei, wie wir es bei roten Diesel- und blauen und grünen Elloks der Epochen III und IV beobachten konnten. Formal gleichfarbene Maschinen konnten eine sehr unterschiedliche Farbigkeit aufweisen, wobei hier Abweichungen sowohl den Farbton als auch die Helligkeit betrafen und in alle Richtungen möglich waren. Warum sollte dies zu Länderbahnzeiten anders gewesen sein?

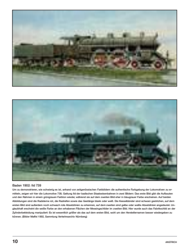
Die sehr unterschiedlichen Grüntöne der Loks auf der hier vorgestellten Anlage sind also nicht nur eine Folge der vom jeweiligen Modellhersteller vorgenommenen willkürlichen Interpretation der vorliegenden Vorbildinformationen, sondern können ohne Weiteres die durch äußere Einflüsse entstehenden realen Farbvariationen repräsentieren. Das gilt natürlich nicht nur für Lokomotiven, sondern für jegliches Rollmaterial.

Auch Josef Brandl nimmt eine willkürliche Interpretation von Farbinformationen vor. Alles, was er baut, hat eine bewusst gewählte Farbigkeit. (Ausnahmen sind hier der Unterbau und innere Strukturen.) Bei einem selbst gebauten Gebäude ist dies noch gut nachvollziehbar, aber es trifft fast noch mehr auf die unendlich vielen Grünabstufungen natürlicher Vegetation zu. Hier ist seine Interpretation meisterlich: Alles stimmt, alles Grün wirkt harmonisch miteinander und gleichzeitig spannungsgeladen wie in echt. Im Unterschied zu den Herstellern von Länderbahnlokmodellen müssen wir Josef Brandl nicht einfach nur glauben, dass seine gewählten Farben stimmen. Nein, wir können es selbst in der freien Natür überprüfen. Das Ergebnis so vieler Betrachter von Brandl-Anlagen war bisher immer: perfekt getroffen! So auch hier, im „Lebensraum" der grünen Loks.

Tobias Pütz

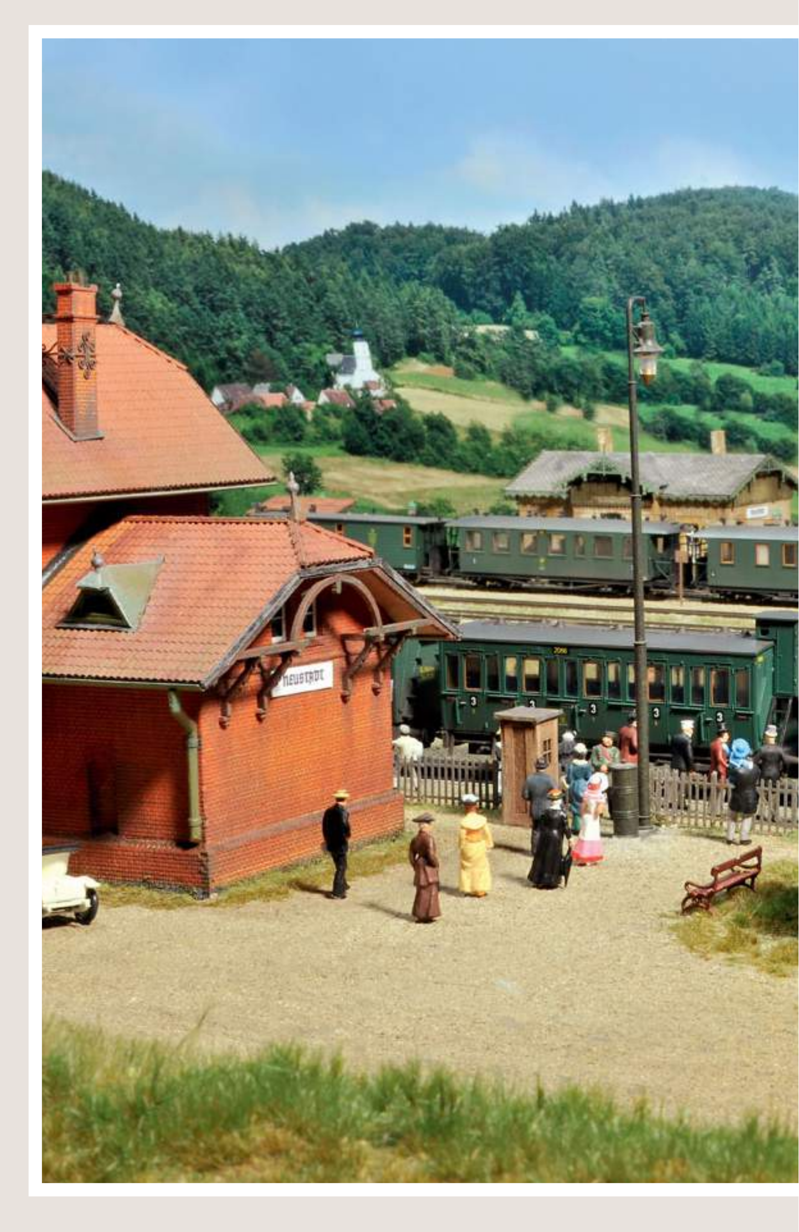
Auf Seite 10 des Buches „Anstrich und Bezeichnung von Lokomotiven" von Wolfgang Diener findet sich ein schönes Beispiel für die erwähnte unterschiedliche Farbinterpretation durch zeitgenössische Maler und Grafiker.
(ISBN: 978-3-8375-0821-5; 29,95 €; erschienen bei der Verlagsgruppe Bahn)





Der Bahnhof Neustadt

Das echte Neustadt in Sachsen liegt im Landkreis Sächsische Schweiz-Osterzgebirge, erhielt 1877 einen Bahnhof und wurde damit Knotenpunkt der Nebenstrecken Bautzen–Bad Schandau und Neustadt–Dürröhrsdorf. Heutzutage besteht eine Regionalbahnverbindung nach Pirna und Bad Schandau, betrieben von der Städtebahn Sachsen. Die modellbahnerische Freiheit erlaubte es, sich des Namens Neustadt in Sachsen zu bedienen, um das Anlagenthema nach Sachsen zu verlegen. ➸ 18



Eisenbahn im Wandel der Zeit

Das auf der Anlage eingesetzte Rollmaterial orientiert sich an den Vorbildfahrzeugen, die in Sachsen zu Beginn des 20. Jahrhunderts unterwegs waren. Neben auch heute noch bekannten Konstruktionen wie der Schmalspurlok IV K findet sich hier Kurioses und längst Vergessengeglaubtes. ➸ 44





Die Schmalspurbahn

Die Schmalspurbahnen haben viel zum industriellen Aufstieg Sachsens beigetragen. Sie verbanden nicht nur ländliche Regionen mit Industriegebieten, sondern waren selbst eine wesentliche Voraussetzung für die industrielle Entwicklung. ➸ 56



Fluss und Brücke

Zwischen die beiden großen Schenkel der U-förmigen Anlage hat Brandl ein landschaftlich wunderbar gestaltetes Verbindungsstück eingefügt, quasi als Übergang von dem weitläufigen Bahnhofsteil der Normal- und Schmalspurbahn zum Gebirgsteil. ➸ 76

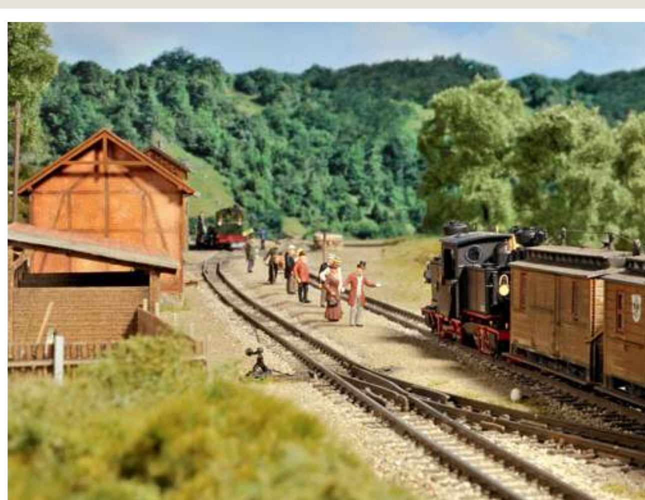




Foto: Gabriele Brandl

Editorial

Galerie



Steinbach bei Jöhstadt

Es war ein spezieller Wunsch des Auftraggebers, Steinbach, den Endbahnhof der Preßnitztalbahn, auf der Anlage nachzubilden. Er liegt höher als Neustadt, sodass die Schmalspurloks kräftig klettern müssen, wollen sie hierher gelangen. ➻ 88

Diverses



Moderne Wagen, gelenkige Lok



Lok 1396 erreicht Neustadt mit einem Personenzug. Das eingesetzte Wagenmaterial ist recht modern, weisen doch die 3.-Klasse-Abteilwagen alle „Bankfenster" auf. Ältere Wagen der 3. Klasse besaßen nur Fenster in den Türen, entsprechend dämmrig war es in den Abteilen. Die Lok gehört zur Gattung I T V, die von den Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen für die kurvenreichen Erzgebirgsstrecken beschafft wurde.



Holzverarbeitung am Bahnhof



Wie in vielen gebirgigen Regionen sind auch hier der Holzeinschlag und seine Verarbeitung ein wichtiger Wirtschaftszweig. Nicht nur das Bauwesen, auch die Bahn selbst gehörte mit ihrem Bedarf an Schwellen zu den wichtigsten Abnehmern. Um die Wege kurz zu halten, siedelten sich Holzverarbeiter gerne direkt am Bahnhof an, wie hier in Neustadt auf der Schmalspurseite der Gleisanlagen.



Im wilden Osten



Mit ihren kleineren Radien und geringeren Betriebskosten waren Schmalspurbahnen ideal zur Erschließung bergiger Regionen abseits der großen Magistralen. Durch enge Täler konnte man die Gleise auch zu abseits gelegenen Ladestellen verlegen, wo die technische Ausstattung einen gewissen provisorischen „Wildwest-Charakter“ wie hier beim Holzverladeplatz nicht verleugnen kann.



Der grüne Daumen

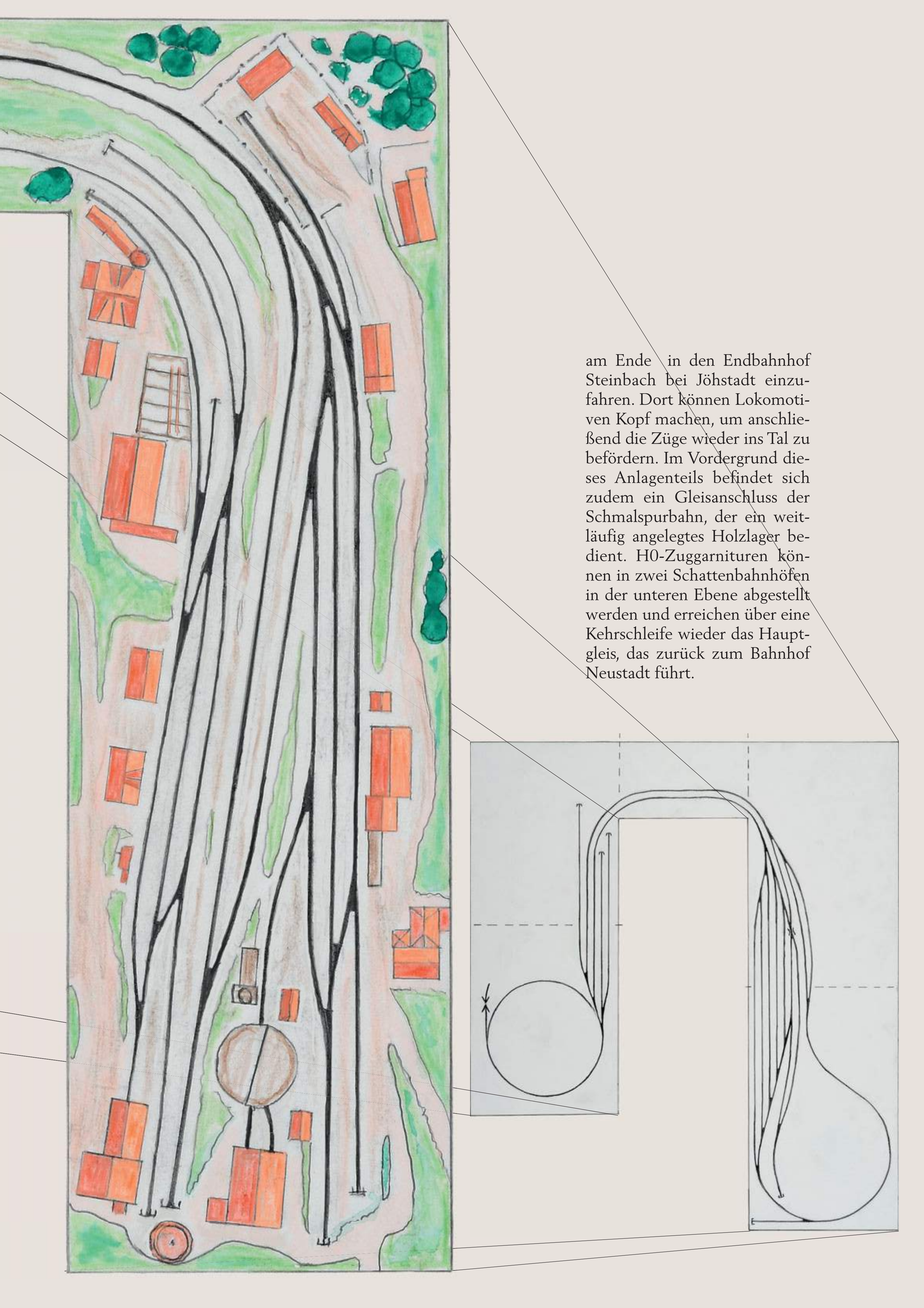


Landwirtschaftlich genutzte Flächen gehören bei Josef Brandl genauso dazu wie Wälder, Wege, Gebäude und die Eisenbahn. Ihre überzeugende Darstellung hängt nicht zuletzt davon ab, ob es gelingt, den typischen Wildwuchs an den Rändern nachzubilden. Die skurrile Lok auf der Brücke ist übrigens eine II K (alt), die 1885 von der Firma Hawthorn in Newcastle an die Sächsischen Staatseisenbahnen geliefert worden war.

Der Gleisplan

Den Mittelpunkt der in U-Form konzipierten Anlage bildet der Bahnhof Neustadt in Sachsen, der Endpunkt einer normalspurigen Nebenbahn (H0) und einer Schmalspurbahn (H0e) ist. Aus dem als Kopfbahnhof gestalteten Bahnhof führen die Gleise anfangs parallel in Richtung einer Berglandschaft. Während die Nebenbahn bald in einem Tunnel verschwindet und in die untere Ebene der Schattenbahnhöfe führt, verläuft die Schmalspurbahn schön sichtbar auf einem Bahndamm und über eine Brücke, bevor auch sie in einen Tunnel eintritt. Dahinter gewinnen die Züge über eine Gleiswendel an Höhe, um





am Ende in den Endbahnhof Steinbach bei Jöhstadt einzufahren. Dort können Lokomotiven Kopf machen, um anschließend die Züge wieder ins Tal zu befördern. Im Vordergrund dieses Anlagenteils befindet sich zudem ein Gleisanschluss der Schmalspurbahn, der ein weitläufig angelegtes Holzlager bedient. H0-Zuggarnituren können in zwei Schattenbahnhöfen in der unteren Ebene abgestellt werden und erreichen über eine Kehrschleife wieder das Hauptgleis, das zurück zum Bahnhof Neustadt führt.

Die Anlage im Raum

Das Mittelstück ist mit dem Fluss und seinen Auen stark landschaftlich geprägt. Zwei markante Brücken tragen die Bahnstrecken über das Gewässer.



Im Vordergrund des linken Flügels breitet sich ein Holzlagerplatz aus – ideal zum Rangieren.



Im Hintergrund und drei Dutzend Zentimeter höher liegt der Schmalspurbahnhof Steinbach bei Jöhstadt.

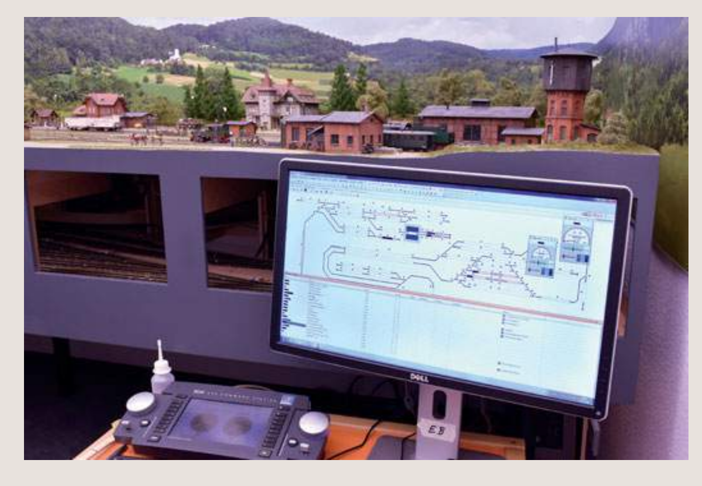


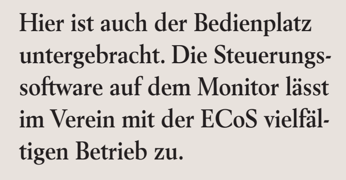


Der rechte Flügel wird vom Bahnhof Neustadt beherrscht. Die Ausfahrt zur Strecke liegt bereits in einer Kurve.



Das Betriebswerk definiert gleichzeitig das Anlagenende.





Hier ist auch der Bedienplatz untergebracht. Die Steuerungssoftware auf dem Monitor lässt im Verein mit der ECoS vielfältigen Betrieb zu.



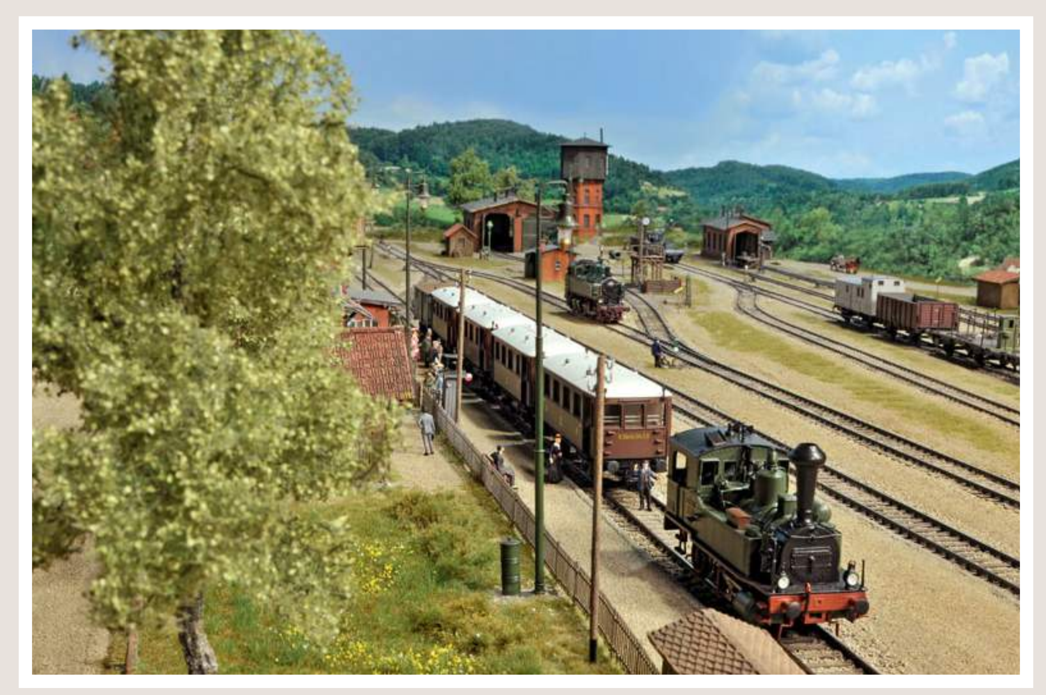
Soeben wurde ein Personenzug zur baldigen Abfahrt bereitgestellt. Die Herrschaften begeben sich zum Bahnsteig.

Der Bahnhof Neustadt

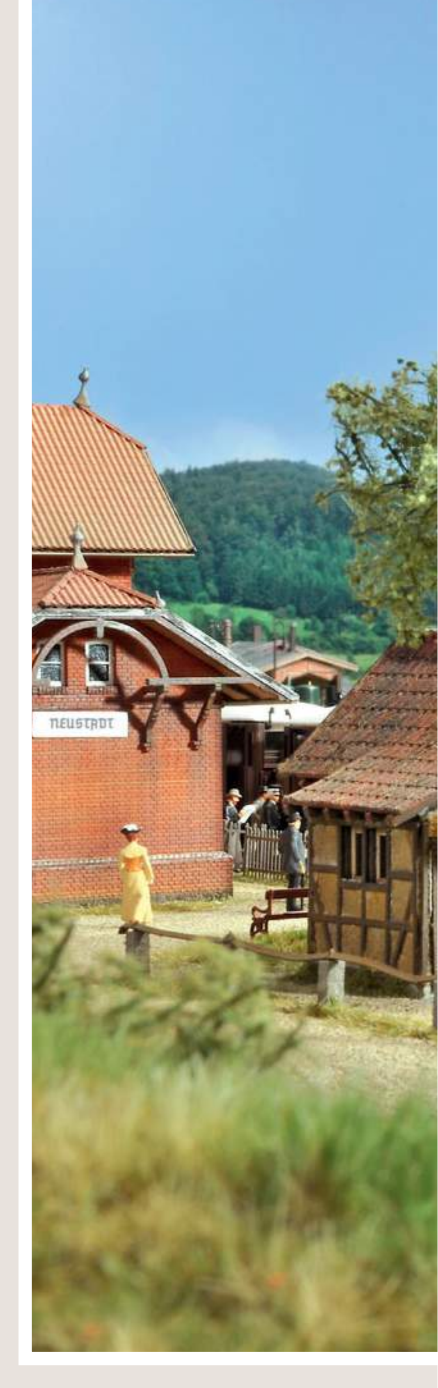
Das echte Neustadt in Sachsen liegt im Landkreis Sächsische Schweiz-Osterzgebirge, erhielt 1877 einen Bahnhof und wurde damit Knotenpunkt der Nebenstrecken



Bautzen–Bad Schandau und Neustadt–Dürröhrsdorf. Heutzutage besteht eine Regionalbahnverbindung nach Pirna und Bad Schandau, betrieben von der Städtebahn Sachsen. Die modellbahnerische Freiheit erlaubte es, sich des Namens Neustadt in Sachsen zu bedienen, um das Anlagenthema nach Sachsen zu verlegen.



Nachdem die typisch kurzen Wagen der Windbergbahn am Bahnsteig bereitstehen, rangiert die Streckenlok an den Zug heran.





1325 ist die Bahnnummer der IIIb T, die den kurzen braunen Zug heute ziehen soll.

Das ist aber auch schon alles, was bei der Anlage dem großen Vorbild entspricht. Ein maßstäblicher Nachbau der Realität war nicht geplant, zumal der Auftraggeber auch eine große Zahl von Modelllokomotiven anderer Länderbahnen in seinem Besitz hat, die er auch gerne auf den Gleisen seiner Anlage einsetzt.

Also war Josef Brandl recht frei in der Umsetzung seiner Vorstellungen von einer Epoche-I-Anlage. Der rechte Schenkel der U-förmigen Anlage wird in Gänze von den Anlagen des Bahnhofs Neustadt eingenommen. Entsprechend lang sind die fünf, durch Weichen verbundenen Bahnhofsgleise, die auch längeren Zügen genügend Platz bieten. Zwischen Gleis 1 und Gleis 2 befindet sich ein Bahnsteig, beide Gleise enden an kunstvoll geschwungenen eisernen Prellböcken, vor denen die Lokomotiven zum Kopfmachen ihre Richtung ändern. Zwischen Gleis 3 und 4 zweigt ein Gleis zum kleinen Bahnbetriebswerk ab. Neustadt ist Endbahnhof und hat somit eine wichtige Funktion, wenn es um das Restaurieren der Lokomotiven geht. Gerade nähert sich eine Maschine der kleinen Lokstation. Dort haben fleißige Eisenbahner schon die Körbe mit Kohle gefüllt, die sie mit einem Flaschenzug auf das



Eine Amtsperson und ein Velozipedist unterhalten sich angeregt und lassen sich vom Lärm des Rangiergeschäfts nicht stören.

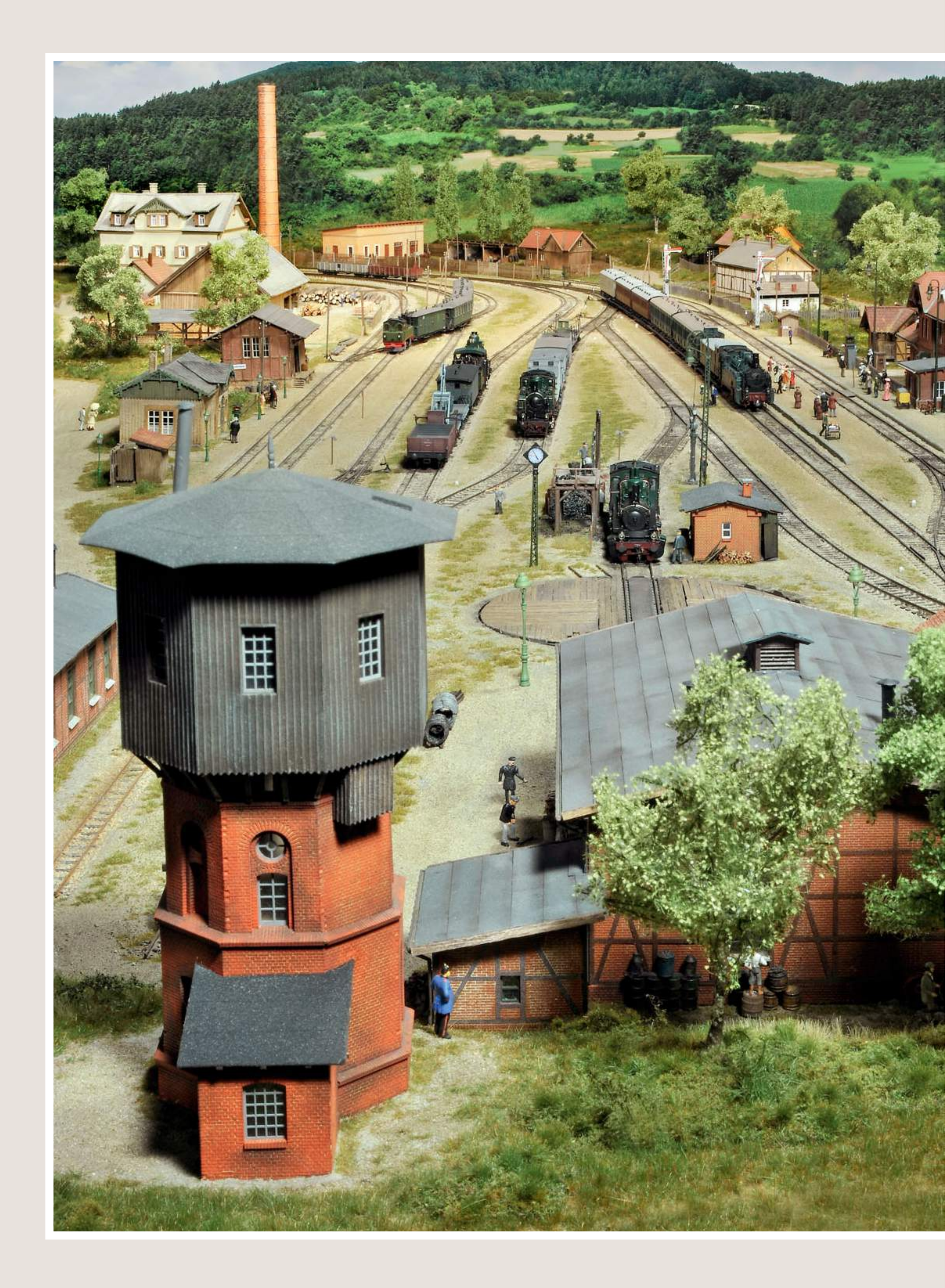
erhöhte Podest der Kleinbekohlung gezogen haben, von dem aus sie das „schwarze Gold“ in den Loktender kippen. Das Lokpersonal nutzt die Zeit zur Nachschau und zum Abölen des Triebwerks. Bei schlechtem Wetter können sich die Eisenbahner in einer nahe gelegenen Bahnbude aufwärmen. Mittelpunkt des Bws ist die mit dünnen Holzplanken belegte Drehscheibe, von der nur ein sanftes Surren zu hören ist, wenn sie sich in Bewegung setzt. Auf ihr werden die Loks gedreht oder auf eines der zwei Bw-Gleise verteilt, die zum zweiständigen Lokschuppen mit Nebengebäude führen. Dieser entspricht mit seiner Ziegelbauweise mit Fachwerk dem Stil der Epoche I und wird seitlich überragt von einem dreistöckigen Wasserturm. Er wirkt recht mächtig am rechten Rand der Anlage mit seinem geziegelten Turmschaft und der Holzverkleidung um den Wasserbehälter herum. Die stattliche Größe hat aber wohl ihre Berechtigung, muss der Wasserturm doch auch die Lokstation der Schmalspurbahn mitversorgen, von der später die Rede sein wird. An den Außenwänden gelagertes Anheizholz, Fässer, kleine Schrotthaufen, großrädrige Schubkarren und Eisenbahner in Arbeitsposition schaffen die passende Bw-Betriebsatmosphäre. Ein kleiner Schup-

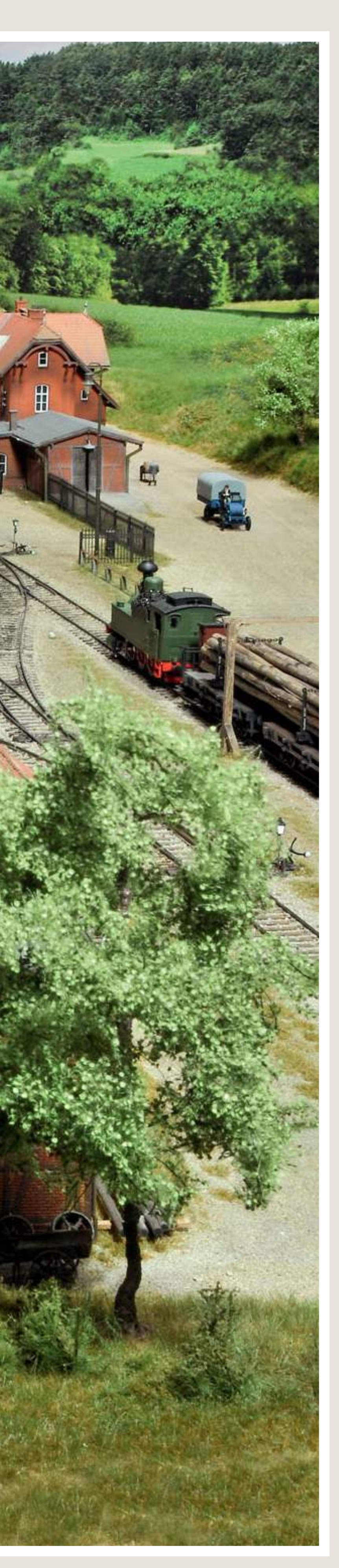


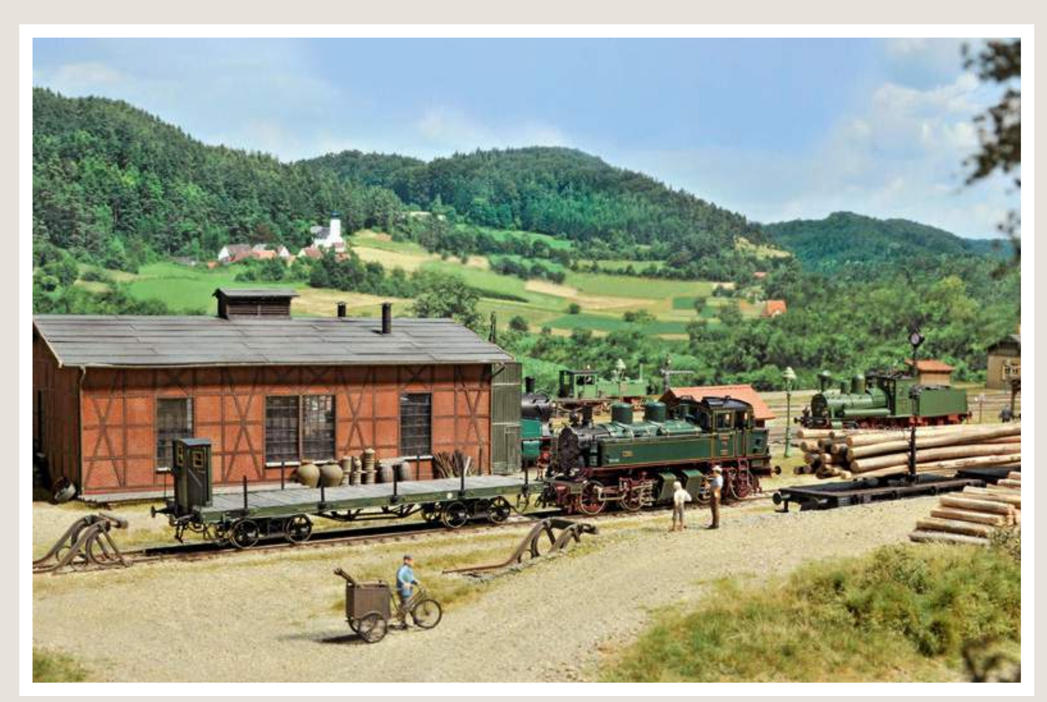
Die meisten Transportleistungen auf der Straße werden mit Pferdefuhrwerken und Ochsengespannen erbracht. Immer öfter sind jedoch



auch Automobile anzutreffen, die laut knatternd und stinkend durch die Gegend brausen.







In Verlängerung der Bahnsteiggleise erreicht man die Ladestraße für Güter.

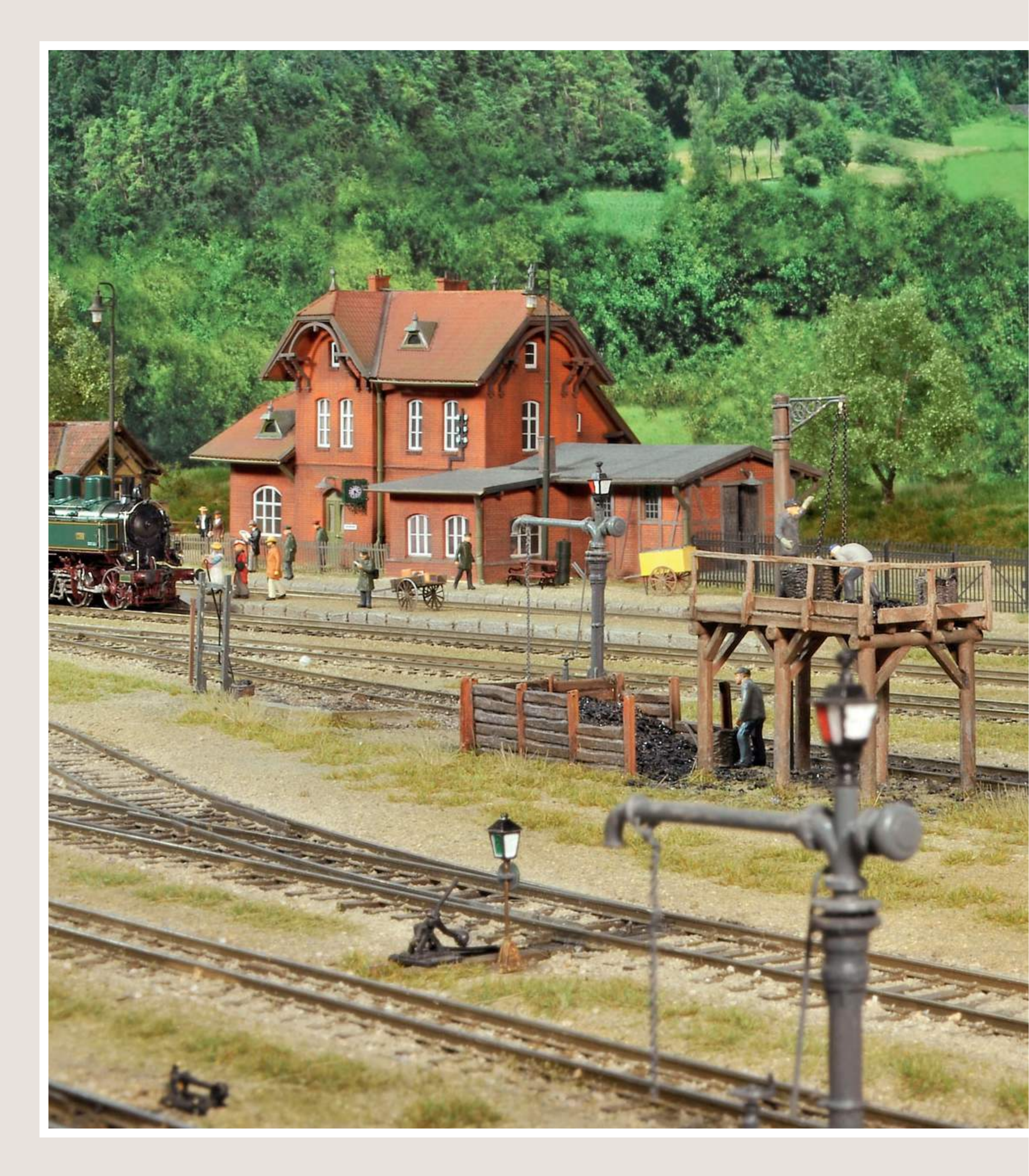


„Ha! Erwischt! Willst wohl mal Lokführer werden?“

Der Blick der Länge nach über den Bahnhof Neustadt zeigt rechts das Empfangsgebäude des Vollspurteils., zwei Bahnsteig- und ein Umfahrungsgleis. In der Mitte sieht man zwei Abstellgleise. Nach links folgen drei Schmalspurgleise und Güterschuppen und Empfangsgebäude des Schmalspurteils des Bahnhofs.

pen zur Lagerung von Schmierstoffen vervollständigt das Ensemble der Neustädter Lokstation, die stellvertretend für kleine Lokbehandlungsanlagen der Epoche I stehen könnte.

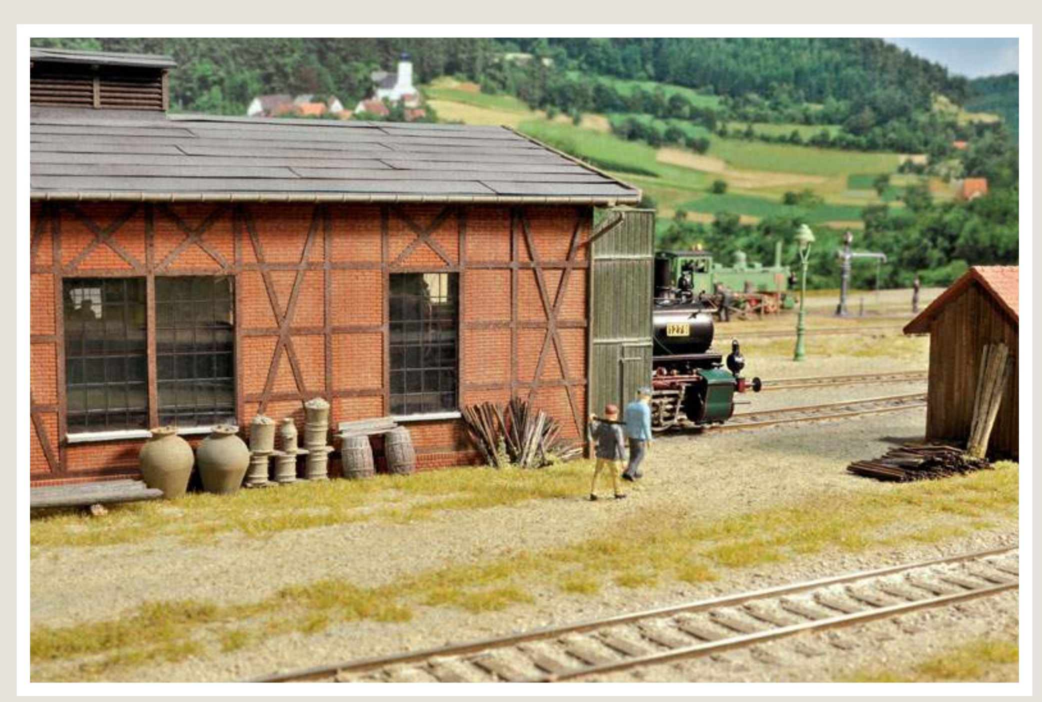
Man hatte nach den ersten Anfängen der Eisenbahn, als der Reiseverkehr noch mit Pferdekutschen parallel lief, sehr bald die Notwendigkeit erkannt, neben der Pflege für die Pferde auch den Maschinen die nötige Aufmerksamkeit zu widmen, um ihre Einsatzbereitschaft sicherzustellen. Jetzt galt es, die auf Schienen rollenden, von Wasserdampf angetriebenen Maschinen mit den für sie notwendigen Materialien zu versorgen und zu unterhalten. Wasser und Kohle waren als Betriebsstoffe notwendig und die regelmäßige Wartung der vielen beweglichen Teile benötigte plötzlich



sachkundige Fachkräfte und zusätzliche Hilfskräfte. Sicher, die Arbeitskraft war in jenen Jahren in den deutschen Kleinstaaten noch sehr billig, doch für die Lokomotiven mussten die Bahngesellschaften viel Geld ausgeben. Anfangs wurden die Loks noch aus Großbritannien geliefert, bis sich die ersten Lokfabriken auch in Deutschland etabliert hatten. Daher legte man großen Wert auf die Pflege der kostbaren Maschinen. Die Lokomotiven wurden zum Dienstende regelmäßig in einen Schuppen gestellt , um vor Wind und Regen geschützt zu sein. Auch die kutschenähnlichen Personenwagen erhielten oft regenschützende Überdachungen auf ihren Abstellplätzen.

Bahnbetriebswerke üben eine ganz besondere Anziehungskraft auf den modellbahnbegeisterten Betrachter aus, denn dort sind die Hauptakteure, die Lokomotiven, zu erwarten. Sie verweilen dort auch eine Zeit lang, die man





Neben dem Lokschuppen sammeln sich verschiedene Gefäße mit Schmier- und Hilfsstoffen.



Das Vollspur- und das Schmalspur-Bw sind direkt nebeneinander angelegt.

Zu den mühsamsten Aufgaben bei der Lokomotivpflege gehört das Bekohlen. In Weidenkörben wird das schwarze Gold nach oben gehievt und von der Sturzbühne in die Tender entleert.

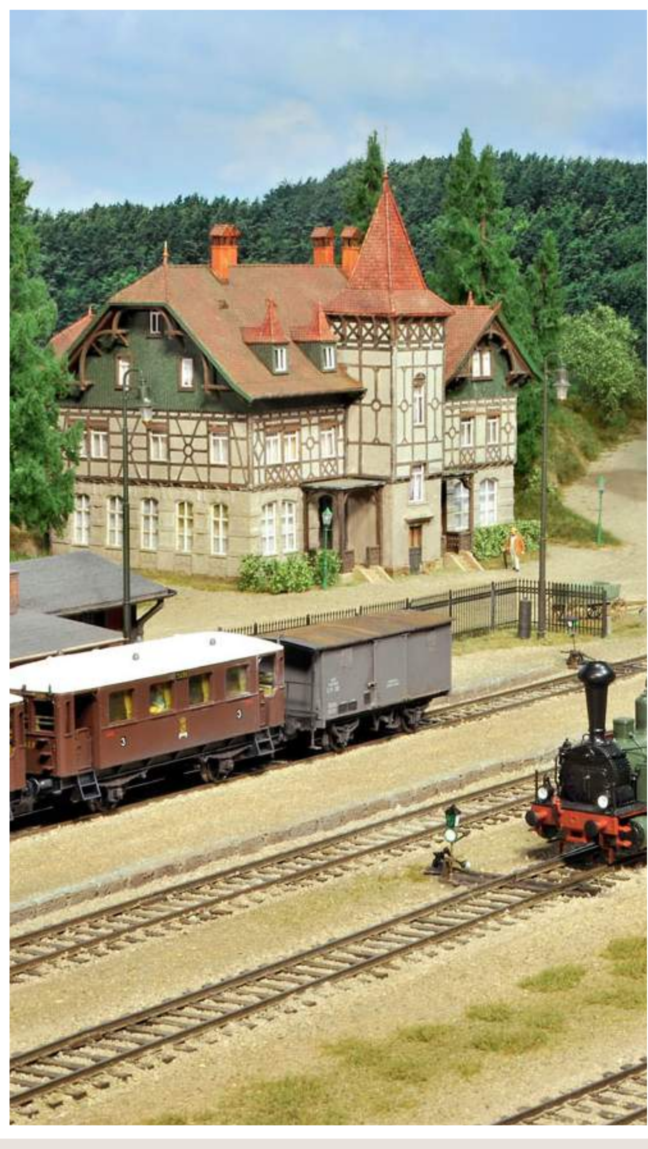
zum ausgiebigen Betrachten der Details nutzen kann. Wenn es schon keine Lokomotiven mehr aus der Epoche I in der Realität gibt – außer im Museum vielleicht – so kann man sich doch auf einer Modellbahnanlage wie ein „Lokspäher" fühlen. Gerade verlässt eine großrädrige grün-rote Lok mit der Nummer 461, eine Tenderlokomotive der Gattung III b der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen, die Drehscheibe und rollt in den Lokschuppen. Eine prachtvolle Maschine! Achsfolge 1' B, Baujahr 1893, geliefert von der sächsischen Lokfabrik Hartmann in Chemnitz. Auffällig an ihr ist der hohe Kobelschornstein und die eigenartige Lochverkleidung der 1. Kuppelachse in Höhe des Kessels, die an die Verkleidung des Schaufelrades eines Raddampfers erinnert. Der Wunsch nach Uniformität und Einheitslook war in Länderbahnzeiten noch unbekannt, was aber auch den Reiz der Epoche I ausmacht.



Der Blick geht zwischen Schmalspur- und Vollspurschuppen hindurch auf die Versorgungseinrichtungen des Bw.







Das Bahnhofshotel steht nur wenige Meter vom Bahnhofsgebäude entfernt.

Gebäude

Im Bahnbetriebswerk ist es ruhig geworden, und wir machen uns auf den Weg zum Bahnhof. Mal sehen, was das Bahnhofsviertel von Neustadt sonst noch zu bieten hat. Ein Feldweg führt hinter der Laderampe vorbei, doch wir gehen direkt über die verwaist daliegende Laderampe mit ihrem Steinmauerwerk. Da scheint zurzeit nicht viel los zu sein im Holzverladegeschäft. Hin und wieder werden ein oder zwei Wagen an die Laderampe geschoben, heißt es, um Bauholz abzutransportieren, ein paar Restbestän-



Heute herrscht geschäftiges Treiben an der Ladestraße. Eine neue Lieferung Baumstämme muss versorgt werden.

de liegen etwas abseits aufgestapelt neben einem leeren Fuhrwerk. Insgesamt herrscht bedächtige Ruhe, von Hektik keine Spur. Nach rechts oben führt ein Fahrweg durch lockeren Baumbestand, vielleicht in die Stadt Neustadt. Es war früher durchaus üblich, dass Bahnstationen abseits der Wohngebiete lagen. Manchmal waren es die Bauern, die ihr Land nicht hergeben wollten oder es gab Querelen im Gemeinderat, welcher Standort für die Anbindung an die Bahn und an die große weite Welt am vorteilhaftesten war.

Solche Entscheidungen hatten eine große Tragweite. Denken wir nur daran, dass heute noch ein großer Teil unserer Bahnstrecken in Deutschland aus dem 19. Jahrhundert stammt. Mag sein, dass auch der Bahnbau in Neustadt nicht ohne Widerstände ablief. Dennoch gab es immer auch risikofreudige Optimisten, die den Bahnanschluss als große Chance sahen, wie etwa der Neustädter Hotelier, der sein stattliches Haus gleich rechts gegenüber dem Stationsgebäude errichtete.

Herrschaftlich steht es da, mit einem Turm mit Spitzdach an der Front, mit schönem Fachwerk im ersten Stock und ausgebautem Dach. Da finden auch größere Besuchergruppen Platz zum Übernachten. Das Hotel überragt an



Vor dem Bahnhofsgebäude wartet ein Hochwohlgeboren in seiner edlen Kutsche, bis der Zugang zu den Eisenbahn-Wagen vom



Stationsbeamten freigegeben wird. Schlangestehen, wie es die anderen Fahrgäste tun, scheint außerhalb seiner Würde zu sein.



Die vermögendere Gesellschaft steigt langsam auf Kraftwagen um, die genauso elegant und schick aussehen können, wie eine Kutsche mit Schimmeln.

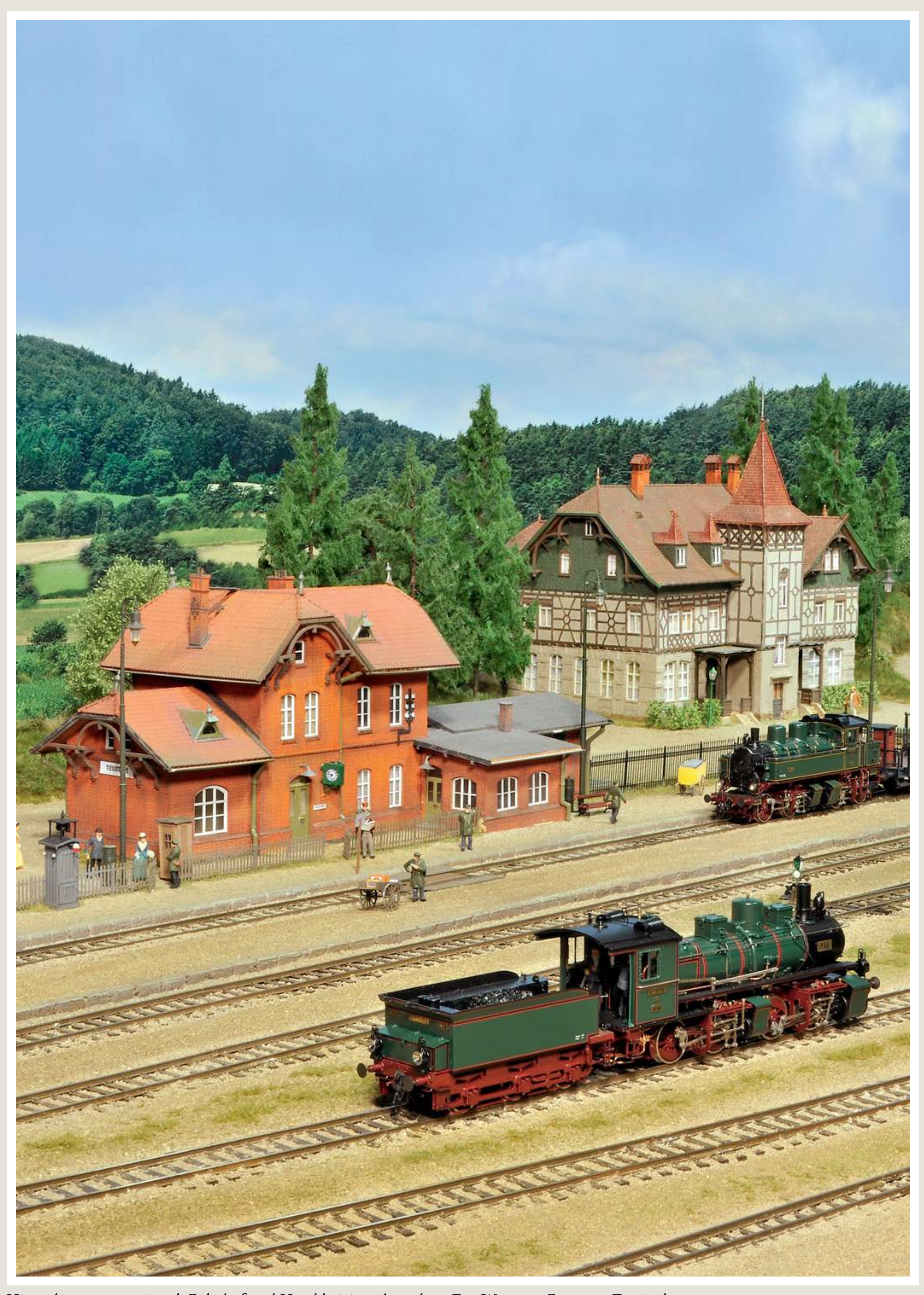


Die Reisenden des auf Gleis 2 eingelaufenen Zuges müssen Gleis 1 ebenerdig überqueren.

Größe das Bahnhofsgebäude. Gerade ist eine Pferdekutsche vorgefahren, gezogen von zwei Schimmeln. Welcher prominente Gast wird sich da standesgemäß abholen lassen?

Doch die neue Zeit ist schon angebrochen. Die ersten Kraftfahrzeuge sind auf den noch ungeteerten Straßen unterwegs. Ein offenes Cabriolet auf der Basis eines Lastwagens kommt knatternd angefahren, eine Dame auf der hinteren Sitzbank hält ihren Sonnenschirm schützend über sich. Hotelgäste haben es nicht weit bis zum Bahnhof, müssen sich aber gedulden, wenn sie auf den Bahnsteig möchten, denn der Zugang zu den Gleisen ist ihnen durch einen Zaun verwehrt. Wird ein Zug erwartet, öffnet ein Bahnmitarbeiter ein Tor und kontrolliert die Fahrkarten. Zu Beginn des Eisenbahnzeitalters war der Zugang für Reisende zu dem neuen, ungewohnten und deshalb als gefährlich eingestuften Verkehrsmittel in allen Bahnhöfen streng reglementiert. Es wurden sogenannte Bahnsteigsperren errichtet, in denen das Personal die Fahrkarten bzw. Bahnsteigkarten beim Zugang zu den Bahnsteigbereichen, in vielen Fällen auch beim Abgang, kontrollierte.

Den Signalen des Läutewerks nach zu urteilen hat sich in Neustadt Bahnhof ein Zug angekündigt. Eine stattliche Zahl von Reisenden wartet auf dem Bahnsteig, gekleidet nach der Mode der Zeit am Ende des 19. Jahrhunderts. Die Damen gehen in langen Kleidern mit Kopfbedeckung, die Herren mit Frack und Zylinder. Ein Gepäckträger mit seinem Kar-



Hier erkennt man, wie nah Bahnhof und Hotel beieinanderstehen. Der Weg vom Bett zum Zug ist kurz ...



Lok 1396, eine Maschine der Gattung I T V, umfährt den langen Zug aus Abteilwagen, den sie gerade gebracht hat.

ren steht dort, wo er den Packwagen erwartet, und der Stationsvorsteher mit der roten Mütze steht vor seinem schönen, aus braunem Klinker errichteten Dienstgebäude und schaut, ob alles seine Ordnung hat. Das Bahnhofsgebäude sieht relativ neu aus, verglichen mit dem etwas abseits stehenden, wohl aus den Anfangsjahren der Bahn stammenden Toilettenhäuschen, das leicht heruntergekommen wirkt.

Die Personenzuglok fährt ein, geführt von Lok 1396, einer vierachsigen Tenderlok der Gattung I T V. Sie sieht schon etwas kurios aus mit ihren mittig sich gegenüber liegenden Zylindern, typisch für die Bauart Meyer. Doch ihr Erscheinungsbild in Grün, Rot und Schwarz mit gelben Zierlinien ist tadellos und zeigt etwas vom Stolz der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen auf ihre Maschinen. Diese Lokomotive scheint gerade erst von der Sächsischen Maschinenfabrik Chemnitz (vorm. Rich. Hartmann Actien-Gesellschaft) abgeliefert worden zu sein. Die Wagengarnitur hinter der Lok, bestehend aus zweiachsigen grünen



Am Bahnhof vorbei erhält das Hotel ...



... eine Bierlieferung für das Hotelrestaurant.



Das Bier wird direkt ab Brauerei mit Kühlwagen angefahren.

Abteilwagen mit oder ohne Bremserhaus, ist nicht weniger sehenswert. Gleich wird die ITV abkuppeln, vorziehen bis zum Prellbock und nach Umstellen der Weichen sich ans andere Ende des Zuges setzen, bereit zur Fahrt in die Gegenrichtung. Noch ist es nicht so weit, doch bald werden sich Flügel der filigranen sächsischen Formsignale heben und die Ausfahrt freigeben.

Auf dem Weg weiter auf der Straße, die parallel zu den Bahnhofsgleisen verläuft, kommt uns ein Pferdefuhrwerk entgegen, beladen mit Bierfässern. Es dürfte auf dem Weg zur Laderampe sein. Bevor der Personenzug einfuhr, hat ein Nahgüterzug neben einigen Rungenwagen für den Holztransport auch zwei weiße Bierwagen gebracht, die auf Entladung warten. „Radeberger Exportbierbrauerei – Radeberg in Sachsen“ ist auf einem der Wagen zu lesen. Die Neustädter scheinen zu wissen, was gut ist, denn die Radeberger Brauerei ist nicht irgendeine Brauerei in Sachsen. Sie wurde im Jahre 1872 als Aktienbrauerei Zum Bergkel-



Weichenwärter bedienen die Weichen vor Ort. Auch das Signal wird durch kräftiges Kurbeln am entsprechenden Hebel unten am Mast bedient.

ler gegründet. Ab 1885, als das Radeberger Bier sich auch im Ausland einen Namen gemacht hatte, durfte sie sich Radeberger Exportbrauerei nennen, und per Dekret vom 11. Dezember 1905 erhielt die Exportbierbrauerei sogar die Erlaubnis, ihr Radeberger Pilsner als „Tafelgetränk Seiner Majestät des Königs Friedrich August von Sachsen" zu benennen.

Zwei schöne Birken säumen die Straße, die uns zu einem weißen Fachwerkhaus führt. Ein Blick über den Lattenzaun des kleinen Bauerngartens zeigt eine Fülle verschiedener Gemüsesorten, die offensichtlich zur Versorgung der in dem Haus lebenden Familie dient. Eine Frau begibt sich gerade in das Nebengebäude. Sie wird sich um die Hühner und das Hausschwein kümmern. Auf den zweiten Blick sieht man aber, dass wohl eine weitere Familie in diesem Doppelhaus lebt. Sie hat ihren Garten auf der anderen Giebelseite. Beide Familien besitzen giebelseitig identische kleine Schuppen aus Holzlatten. Das ganze Grundstück ist





Es verwundert nicht, dass beim Anblick der vorbeiziehenden Züge Fernweh aufkommt.

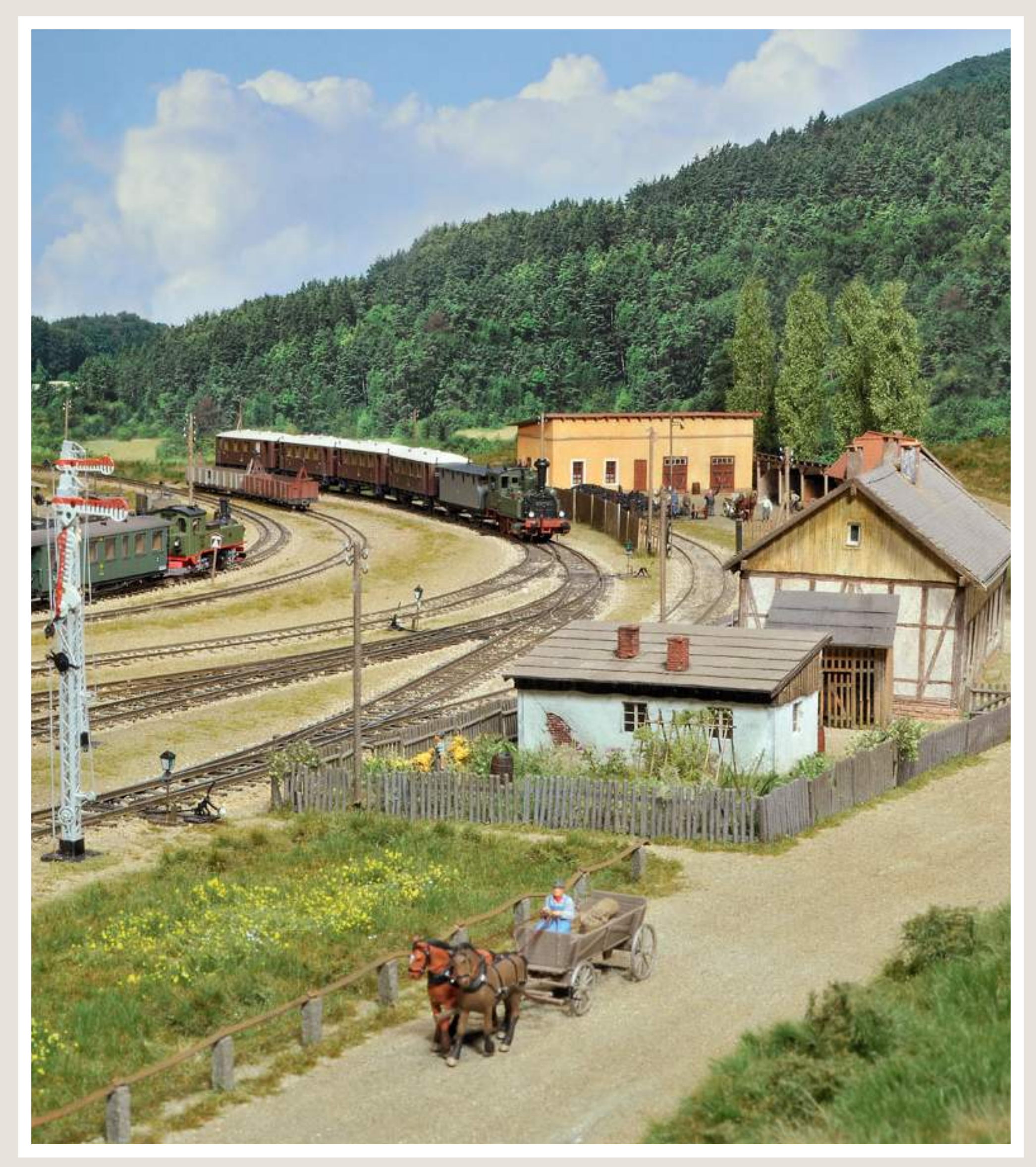


Die Schuppen und Ställe werden regelmäßig genutzt.

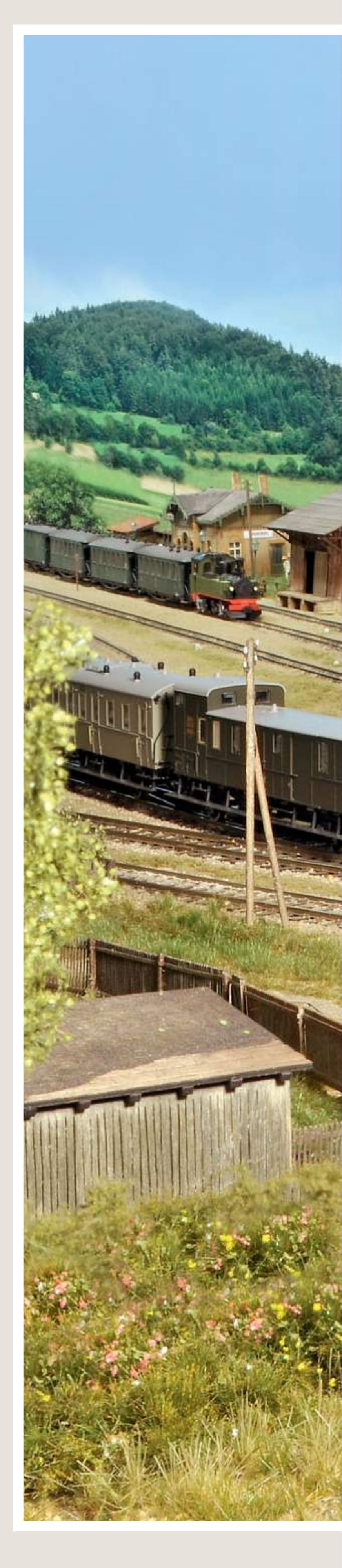
eingezäunt, wobei der Zaun durch die Unregelmäßigkeit seiner Holzlatten besticht, so als wäre jede Latte auch im Maßstab 1:87 einzeln zugeschnitten worden. Zuzutrauen ist es dem Meister Josef Brandl!

Auf der anderen Straßenseite duckt sich ein gelbes Einfamilienhaus gegen den mit Bäumen bewachsenen Hang. Oder ist es schon der fotorealistische Hintergrund, der diesen Eindruck vermittelt? Fast unmerklich geht dadurch der Blick des Betrachters in die Tiefe und Weite. Das kleine Haus mit seinen grünen Fensterläden steht zwischen hohen Birkenbäumen, das Grundstück ist eingezäunt. Ein kleiner Pfad führt hinauf auf eine Lichtung, auf der ein hölzerner Aussichtspavillon steht. Von dort dürfte sich das Bahngeschehen auf dem Bahnhofsgelände sehr schön beobachten lassen, sofern man sich nicht in trauter Zweisamkeit mit seiner Liebsten anderen Dingen zuwendet.

Vom Aussichtspavillon ergibt sich ein schöner Blick hinunter auf ein Kohlenlager, das einen Gleisanschluss besitzt.



Die Regelspurstrecke und die schmalspurigen Gleise verlaufen hier parallel.





Man erkennt sehr schön, dass die Schmalspurgleise im Gegensatz zur Regelspurstrecke ansteigen.



Vom Pavillion aus hat man eine gute Sicht auf das vielfältige Treiben auf den Gleisen.



Direkt neben der Bahnhofseinfahrt hat sich eine Kohlenhandlung angesiedelt.

Kohle wurde mit der Bahn transportiert, bis in die kleinsten Ecken des Landes. Am Ende von Bahnsteig 1 zweigt kurz nach dem Ausfahrtsignal ein Gleis in einem Parallelbogen zum Streckengleis in ein eingezäuntes Grundstück ab, auf dem sich zwei Gebäude und ein überdachter Lagerplatz befinden. Die Einfahrt in das Kohlenlager ist durch ein doppelflügeliges Tor gesichert, das nur bei Rangierbetrieb geöffnet wird.

Wir kommen gerade rechtzeitig um zu sehen, wie Lok 1396 durch das geöffnete Tor ins Kohlenlager fährt, um einen leeren grauen O-Wagen abzuholen. Kohle wird direkt am Lagerplatz in Säcke verladen, die Anwohner fahren mit ihren Pferdefuhrwerken vor und holen sich die Kohle als Brennstoff für ihre Privathaushalte, den sogenannten Hausbrand. Wer sich am gleisseitigen Zaun des Kohlenlagers aufhält, hat einen schönen Blick auf das im Bogen vorbeiführende Streckengleis. Dort kommen sie vorbei, die grünen Schönheiten der K.Sächs.St.E. mit ihren herrlichen Wagengarnituren zweiachsiger oder vierachsiger Abteilwagen. Besonders reizvoll ist es , wenn sich auch auf den Gleisen der parallel verlaufenden Schmalspurbahn etwas tut, wenn eine sächsische IV K vorbei dampft oder sich sogar eine Doppelausfahrt ergibt. Mit der Schmalspurbahn, die ein weiteres Highlight auf dieser wundervollen Epoche-I-Anlage darstellt, wollen wir uns in den folgenden Kapiteln beschäftigen.

Die Spezialisten



Haben Sie Ihre Modellbahn schön stabil als monolithischen Block gebaut, der nie mehr durch die Tür passt? Ehrlich gesagt: So baut man heute nicht mehr! Denn es kann immer mal sein, dass ein Umzug oder eine andere Nutzung des Raumes auf Sie zukommt. Manche Modellbahn wird andererseits aus Platzgründen im Regal aufgestellt. Für diese kleinen und großen Schaubühnen sollte man sich in jedem Fall die Option offenhalten, die Anlage auch mal auf Ausstellungen präsentieren zu können.

Wir haben daher buchstäblich hinter die Kulissen geschaut und jede Menge pfiffige Ideen zusammengetragen, wie man das Drumherum einer mobilen Modellbahn gestalten kann. Ob im Regal oder auf eigenen Füßen, ob mit vorhandener Beleuchtung oder eigens konstruierter Lichtblende, ob in reduziertem Umfang zuhause oder im Vollausbau in der großen Ausstellungshalle – mobile Anlagen haben für den Betreiber nur Vorteile! MIBA-Spezial 112 bietet dazu zahlreiche pfiffige Tipps zu Unterbau, Beleuchtung, Transport und vielem mehr.

108 Seiten im DIN-A4-Format, Klebebindung, über 200 Abbildungen

Best.-Nr. 120 11217 | € 12,–

Weitere noch lieferbare Titel aus der Reihe MIBA-Spezial:



MIBA-Spezial 102
Allerlei Anlagen
Best.-Nr. 120 10214



MIBA-Spezial 103
Noch mehr Tipps + Tricks
Best.-Nr. 120 10315



MIBA-Spezial 104
Anschlussgleise Gleisanschlüsse
Best.-Nr. 120 10415



MIBA-Spezial 105
Details am Gleis ... und anderswo
Best.-Nr. 120 10515



MIBA-Spezial 106
Planung mit Ahnung
Best.-Nr. 120 10615

MIBA-Spezial 107
Patina mit Perfektion
Best.-Nr. 120 10716

MIBA-Spezial 108
Schnittstelle Schiene – Straße
Best.-Nr. 120 10816

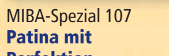


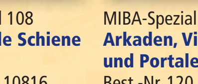
MIBA-Spezial 109
Arkaden, Viadukte und Portale
Best.-Nr. 120 10916



MIBA-Spezial 110
Kleine Welt – meisterlich geplant
Best.-Nr. 120 11016

MIBA-Spezial 111
Gelungene Gleise
Best.-Nr. 120 11117





Jeder Band mit 108 Seiten im DIN-A4-Format und über 180 Abbildungen, je € 12,–





Jetzt als eBook verfügbar!



MIBA-Spezial 78
Best.-Nr. 12087808-e

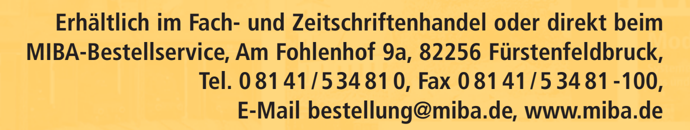
MIBA-Spezial 91
Best.-Nr. 12089112-e

Je eBook € 8,99

Alle lieferbaren und auch längst vergriffenen Bände dieser Reihe gibt es als eBook unter www.vgbahn.de und als digitale Ausgaben im VGB-BAHN-Kiosk des AppStore und bei Google play für Android.



www.vgbahn.de



Erhältlich im Fach- und Zeitschriftenhandel oder direkt beim MIBA-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck, Tel. 0 81 41 / 5 34 81 0, Fax 0 81 41 / 5 34 81 -100, E-Mail bestellung@miba.de, www.miba.de



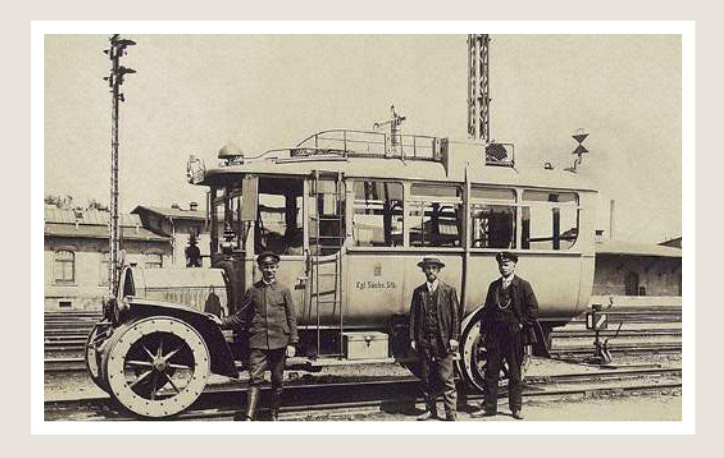


Unter großem Interesse der Umstehenden ist auf dieser zeitgenössischen Lithographie aus dem Jahr 1837 einer der ersten sächsischen Eisenbahnzüge der LDE festgehalten.

Eisenbahn im Wandel der Zeit

Sachsen bietet mit seiner abwechslungsreichen Landschaft sowie seiner großen Industriegeschichte die idealen Voraussetzungen für einen vielseitigen und spannenden Eisenbahnbetrieb. Während die großen Industriezentren im Flachland von leistungsfähigen Magistralen verbunden werden, schlängeln sich in den Mittelgebirgen Schienenstränge über tiefe Schluchten und durch idyllische Täler.

Die entscheidenden Impulse für den Eisenbahnbau in Sachsen gingen, wie in Deutschland überhaupt, von Friedrich List aus. Der 1789 in Reutlingen geborene Ökonom lernte in seinem nordamerikanischen Ort die Eisenbahn kennen und schätzen. Nach seiner Installation als amerikanischer Konsul in Leizpig im Jahr 1833 setzte er sich auch in Deutschland für die Sache der Eisenbahn ein. Seine Bemühungen mündeten schon bald in die Gründung des ersten sächsischen Eisenbahn-Komitees zur Planung und zum Bau einer Eisenbahnverbindung zwischen Dresden und Leipzig – der ersten sächsischen Eisenbahn überhaupt. Parallel dazu konstituierte sich mit der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie (LDE) die erste private Eisenbahnbetriebsgesellschaft. Im Herbst 1835 begannen mit der Errichtung der Muldenbrücke in Wurzen die Bauarbeiten an der Verbindung zwischen den beiden Sachsenmetropolen. Mit der Inbetriebnahme des Abschnitts von Riesa nach Oberau am 7. April 1839 war die Verbindung zwischen Leipzig und Dresden vollendet. Die Eisenbahnpolitik Sachsens war bis weit in die zweite Hälfte des neunzehnten Jahrhunderts von eher liberaler Ausprägung, ein möglichst hohes Maß an Privatinitiative beim Eisenbahnbau war von staatlicher Seite absolut erwünscht. Auch in späteren Jahren kursierten immer wieder Überlegungen, alle staatlichen Eisenbahnstrecken zu privatisieren. So kam es, dass Sachsen wie kaum ein anderes Land über zahllose kleine und kleinste Privatbahnen verfügte. Zum Teil betrieben diese nur wenige Streckenkilometer, besaßen einige wenige Lokomotiven und bestanden nur kurze Zeit, bevor sie vom Staat übernommen werden mussten. Der sächsische Staat stand diesen privaten Initiativen mit Wohlwollen gegenüber, erschien die Eisenbahn doch als probates Mittel, Sachsens Bedeutung als Tor nach Schlesien und Böhmen sowie als Knoten zu den Deutschen Industrie- und Handelszentren zu festigen. Aus strategischen Gründen sicherte sich der Staat stets einen Anteil am Aktienkapital neu gegründeter privater Eisenbahngesellschaften – so waren auch spätere Übernahmen notleidender Privatbahnen leichter zu bewerkstelligen. Einen ersten Schritt in Richtung einer Staatseisenbahn stellte die Übernahme der Sächsisch-Bayerischen Eisenbahn-Compagnie im Jahr 1847 dar. Angetreten, um eine durchgehende Eisenbahnverbindung zwischen Leipzig und Hof zu verwirklichen, war diese Betriebsgesellschaft schon bald gescheitert, als nach Fertigstellung der ersten Streckenabschnitte keine ausreichende Finanzierung zum Weiterbau mehr gewährleistet werden konnte. Der Eisenbahnbetrieb wurde nach Vollendung der Gesamtstrecke im Jahr 1851 an die eigens zuvor gegründete Sächsisch-Bayerische Staatseisenbahn übertragen. In der



Der Schienenbus mit der Bahnnummer 9015 der Sächsischen Staatseisenbahnen entstand aus einem normalen Omnibus. Die Räder waren mit Eisenbandagen und Spurkränzen ausgestattet.

Folge gewann die Expansion der Eisenbahn in die Breite immer größere Bedeutung. Diese für private Betreiber unattraktiven Strecken im ländlichen Raum wurden von Anfang an in Staatsregie gebaut und betrieben. Nach dem Scheitern privater Investoren übernahm der Staat schließlich auch Planung und Bau einer Eisenbahnverbindung zwischen Dresden und Prag und gründete zum Zwecke des Betriebs die Sächsisch-Böhmische Staatseisenbahn.

Die mangelnden Kapitalreserven der zahlreichen kleinen Privatbahnen führten immer wieder dazu, dass der Staat wegen finanzieller Schwierigkeiten der privaten Betreiber auch auf anderen Strecken tätig werden musste. Dadurch ergab sich Ende der 1850er-Jahre auch die kuriose Situation zweier räumlich getrennter sächsischer Staatsbahnen. Die „Königliche Direktion der westlichen Staatseisenbahn" war in Leipzig angesiedelt, während die „Königliche Direktion der östlichen Staatseisenbahnen" ihren Sitz in Dresden hatte. Die direkte Verbindung zwischen beiden Städten verblieb bis zur Verstaatlichung der LDE im Jahr 1876 in privater Hand. So behielten die beiden räumlich getrennten Direktionen zunächst auch ein eigenes Nummernschema für ihre Lokomotiven; während man im Westen beginnend mit der Bahnnummer 1 nummerierte, begann die Zählung bei der östlichen Direktion bei der Bahnnummer 201. Erst 1869, als mit der Fertigstellung der Strecke Freiburg – Flöha der „Lückenschluss" zwischen Westlicher und Östlicher Staatsbahn erfolgt war, wurden beide Direktionen unter der neuen Bezeichnung „Königliche Generaldirection der sächsischen Staatseisenbahnen" zusammengeführt. Im gleichen Jahr wurde auch ein neues, einheitliches Nummernsystem eingeführt.

Mit dem wirtschaftlichen Aufschwung in Folge der Reichsgründung von 1871 wuchs nicht nur die Zahl privater Bahnprojekte, auch die Staatseisenbahnen expandierten durch immer neue Zukäufe. Schließlich wurde im Jahr 1876 auch die LDE in das Netz der Sächsischen Staatseisenbahnen integriert. Zur besseren Erschließung des ländlichen Raums wurden neue Nebenbahnen gebaut, doch vielerorts waren mit solchen Sekundarbahnen noch keine ausreichenden Einsparungen zu erzielen. Zugleich erschien die Eisenbahn als ideales Mittel, um die Segen des Fortschritts auch in abgelegenere Mittelgebirgsregionen zu tragen. So entstand ab 1882 ein umfangreiches Netz an Schmalspurbahnen der Spurweite 750 mm.

Die sächsischen Lokomotiven

Wie überall in Deutschland, lagen auch in Sachsen beim Bau der ersten Eisenbahnlinien keinerlei Kenntnisse über den Betrieb von Eisenbahnstrecken vor. Alle Fahrzeuge der ersten Jahrzehnte mussten in England, dem Mutterland dieser neuen Technologie, beschafft werden – so auch in Sachsen: Im November 1836 traf aus Großbritannien mit der „Komet" die erste Lokomotive der LDE in Sachsen ein – fein säuberlich verpackt in 15 Kisten. Deren Probefahrt am 28. März 1837 war die erste Fahrt einer Dampflokomotive in Sachsen überhaupt.

Mit der von Johann Andreas Schubert entworfenen und 1838 von der Maschinenbau-Anstalt Uebigau gebauten „Saxonia" kann Sachsen gar die erste in Deutschland gebaute Dampflokomotive für sich in Anspruch nehmen. Doch die zunächst ebenfalls aus England angeworbenen Lokbesatzungen standen diesen ersten Versuchen einer deutschen Lokomotivproduktion äußerst skeptisch gegenüber. Die „Saxonia" konnte sich noch nicht gegen ihre angelsächsische Konkurrenz durchsetzen und musste sich zeit ihres Lebens mit einer untergeordneten Rolle begnügen. Bis ins Jahr 1884 folgte man dem englischen Vorbild auf den Strecken der ehemaligen LDE noch konsequenter und fuhr auf doppelgleisigen Abschnitten im Linksverkehr.



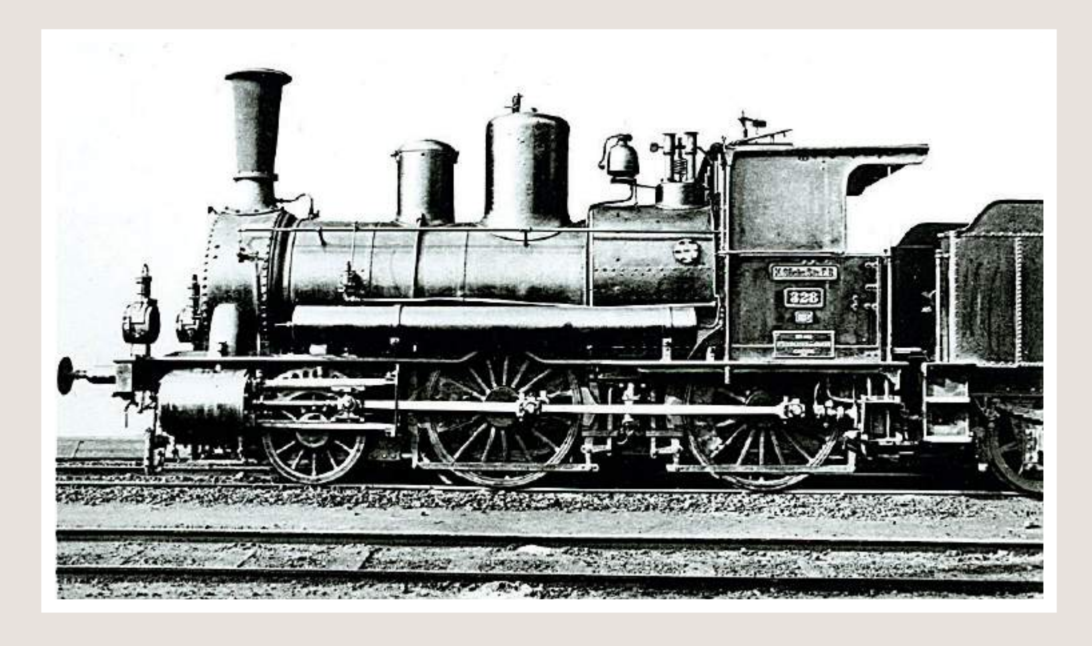
Mit der „Glückauf" lieferte Hartmann im Jahr 1848 seine erste Lokomotive an die Sächsisch-Bayerische Staatsbahn.

Wurden Lokomotiven noch bis in die 1840er Jahre hauptsächlich in England beschafft, finden sich schon ab 1848 fast ausschließlich deutsche Herstellernamen auf den Lieferlisten sächsischer Eisenbahngesellschaften. Neben Maschinen aus der Produktion von Borsig in Berlin, Henschel in Kassel und der Maschinenfabrik Esslingen wurden stetig mehr Loks aus der Produktion der sächsischen Maschinenfabrik Hartmann in Chemnitz geliefert.

Zahlreich gelangten solche Maschinen aus der Pionierzeit noch zu den sächsischen Staatseisenbahnen. Von einer Gattungsbezeichnung bei sächsischen Lokomotiven kann jedoch erst ab 1871 gesprochen werden, als man Loks gleicher Achsfolge und ähnlicher Bauart in Gattungen zusammenfasste. Eine Trennung zwischen Tender- und Schlepptenderlokomotiven gab es zu diesem Zeitpunkt noch nicht. Den in römischen Ziffern ausgedrückten Gattungsbezeichnungen waren zunächst die Abkürzungen des Herstellernamens vorgestellt. Dies hatte insofern seine Berechtigung, als sich Maschinen einer Gattung, aber verschiedener Hersteller, teils deutlich unterscheiden konnten.

Einen kometenhaften Aufstieg erlebte in dieser Zeit die erst 1837 von August Götze und Richard Hartmann gegründete Sächsische Maschinenfabrik Richard Hartmann in Chemnitz. Im Jahr 1848 lieferte Hartmann mit der „Glückauf" seine erste Dampflokomotive an die Sächsisch-Bayerische Staatsbahn, bereits ein knappes Vierteljahrhundert später ging die 600. bei Hartmann gebaute Lokomotive an die Großherzoglich Mecklenburgische Friedrich-Franz-Eisenbahn (M.F.F.E) und erhielt dort den äußerst passenden Namen „Sechs Hundert". Auch die „Glückauf" sollte schließlich nach Mecklenburg gelangen. Sie wurde zunächst von einer Schlepptender zur Tenderlok umgebaut, bevor sie im Jahr 1863 an die M.F.F.E. verkauft wurde.

Die Sächsischen Eisenbahnen indes bleiben bis zuletzt äußerst innovativ, allerdings ist über eines der spannendsten Projekte der Sächsischen Staatseisenbahnen recht wenig bekannt. Vermutlich um 1910 rüstete man einen Omnibus, wie er im öffentlichen Kraftverkehr eingesetzt war, für den Einsatz als Schienenfahrzeug her. Dazu wurden auf die Hartgummireifen Eisenbandagen mit Spurkranz geschraubt. Ein Viertakt-Ottomotor mit ca. 30 PS trieb das Fahrzeug an, das 18 Personen Platz bot. Für den Eisenbahnbetrieb waren Druckluftbremse, Druckluftpfeife, Warnglocke und oberes Spitzenlicht erforderlich. Am Fahrzeugende musste die Zugschlussscheibe aufgesteckt werden. Über Einsatzstrecken und -dauer ist nichts überliefert.



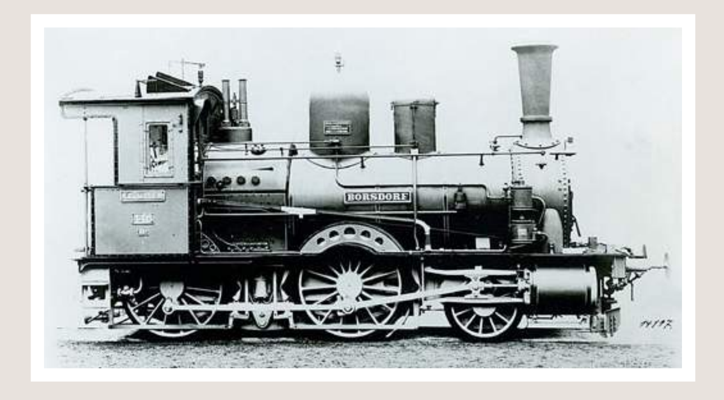
Ihre endgültige Bahnnummer 328 erhielt diese 1876 bei Henschel gebaute III b erst im Jahr 1916. Deutlich ist der Hauptluftbehälter über dem Radschutzkasten zu erkennen.

Gattungen III und III b (Baureihen 34^{76} und 34^{77-78})

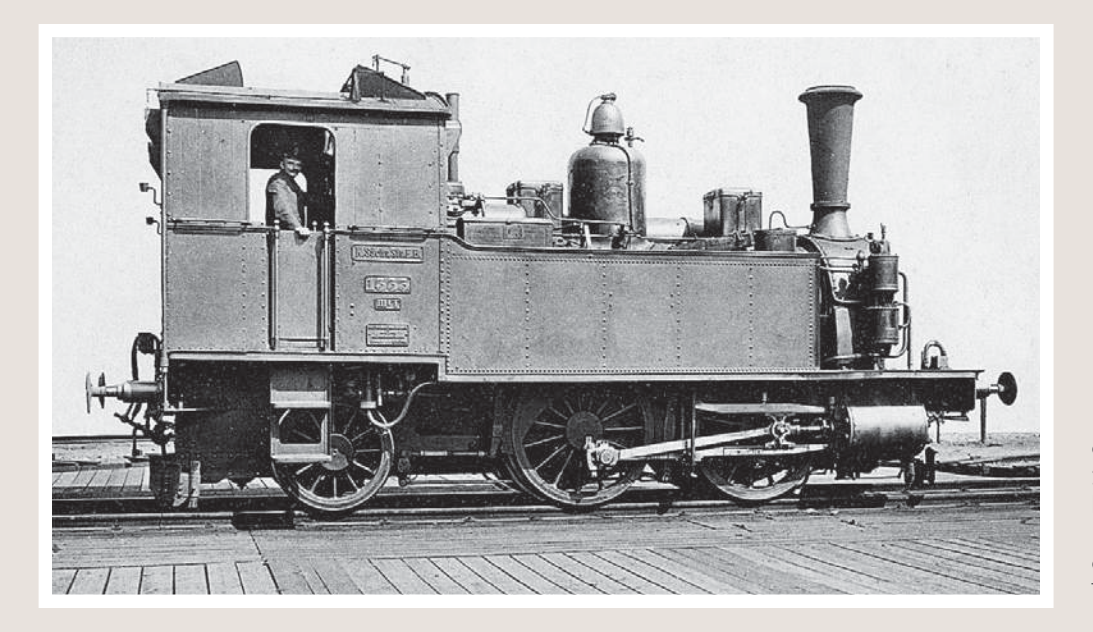
Baujahr:	***1871–1873 / 1873–1901***
Spurweite:	***1435 mm***
Gebaute Einheiten:	***87 (III) / 204 (IIIb)***
Bauart:	*1B n2 / 1'B n2*
Treib- u. Kuppelraddurchmesser:	*1560 mm*
Laufraddurchmesser vorn:	*1035 mm*
Laufraddurchmesser hinten:	*–*
Länge über Puffer:	*13.050 / 13.854 mm*
Höchstgeschwindigkeit:	*70 km/h*
Kesselüberdruck:	*10 bar^2*
Steuerung:	*Allan*
Rostfläche:	*1,66 m^2*
Verdampfungsheizfläche:	*92,93 m^2*
Zylinder-Ø:	*406 mm*
Kolbenhub:	*560 mm*
Lokdienstlast:	*37,5 Mp*
Lokreibungslast:	*26,6 Mp*
Wasservorrat:	*7,5 m^3 / 9,5 m^3*
Kohlenvorrat:	*4 t / 4,5 t*

Gemeinsam mit der Gattung III ist die III b der Sächsischen Staatseisenbahnen eine Schöpfung des böhmischen Ingenieurs Franz Seraph Nowod (genannt Nowotny), der ab 1865 die Position des maschinentechnischen Rates bei der Direktion der Westlichen Staatsbahn bekleidete. Ziel Nowotnys war eine maßgebliche Vereinfachung des Lokomotivparks, zu diesem Zwecke erachtete er eine 1´B-Lokomotive als optimale Lösung für den Reisezugdienst. Fortan war eine strengere Trennung zwischen Reisezug- und Güterzuglokomotiven angedacht. Von 1871 bis 1874 lieferten die Firmen Hartmann in Chemnitz und die Maschinenfabrik Esslingen je 66 bzw. 21 Maschinen dieses Typs. 14 Esslinger Lokomotiven aus der Lieferserie des Jahres 1874 (und mit Baujahr 1873) wurden im Jahr 1885 in Maschinen der Gattung III b umgebaut.

Die Gattung III b unterscheidet sich von der Gattung III durch eine Lenkachse der Bauart Nowotny, welche den starren Laufradsatz der Gattung III ersetzte. Von 1873 bis 1896 entstanden insgesamt 176 Maschinen der Gattung III b bei Hartmann, Schwartzkopff in Berlin und Henschel in Kassel für die Sächsischen Staatseisenbahnen, zu denen sich noch die 14 Umbauten aus Esslinger III-Loks gesellten. Daneben entstanden bis 1901 noch 28 Loks, welche an diverse private Eisenbahngesellschaften in Sachsen geliefert wurden. Bedingt durch die zahlreichen beteiligten Hersteller und den langen Beschaffungszeitraum fanden sich diverse Bauartänderungen zwischen den verschiedenen Maschinen. Viele Loks wurden ab 1892 mit einer Druckluftbremse der Bauart Westinghouse ausgestattet, der lange Hauptluftbehälter fand links über dem Radschutzkasten Platz. Von den unverändert gebliebenen Loks der Gattung III gelangte nur die 1872 gebaute spätere Bahnnummer 274 unter der Betriebsnummer 35 7611 zur Deutschen Reichsbahn. Die Lok wurde aber noch 1926 ausgemustert. Die Gattung III b wurde zur Baureihe 34^{77-78} umgenummert, die letzten Loks schieden 1930 aus dem Bestand.



Die im Jahr 1893 gebaute Bahnnummer 446 erhielt den Namen „Borsdorf". Die Lokomotive wurde noch zur 34 7777 umgezeichnet, aber bereits 1925 ausgemustert.



Im Laufe der Zeit erfuhren die Maschinen der Gattung III b T diverse Bauartänderungen. So zeichnen sich spätere gebaute Exemplare, wie Bahnnummer 1333 „Zinnober“ aus dem Jahr 1891 durch kleinere Türausschnitte aus.

Gattung III b T (Baureihe 98^{72})

Vor dem Aufkommen drei- und mehrfachgekuppelter Lokomotiven erfreuten sich insbesondere mit einer zusätzlichen Laufachse versehene B-Kuppler großer Beliebtheit, versprach doch die Achsfolge B1´ die Möglichkeit, einen leistungsfähigeren Kessel als auf einem laufachslosen B-Kuppler unterzubringen, dessen Masse für die Reibungszugkraft zu nutzen und den notwendigen Überhang mit einem Laufradsatz abzustützen. Die ersten sechs Maschinen dieser Gattung bestellte die private Muldenthal-Eisenbahn im Jahr 1874 bei der Firma Schwartzkopff in Berlin. Diese mit einem Belpaire-Kessel versehenen Maschinen waren eng verwandt mit einem Lokomotivtyp, den Schwartzkopff im Jahr 1870 für die Berlin-Hamburger Bahn entwickelt hatte.

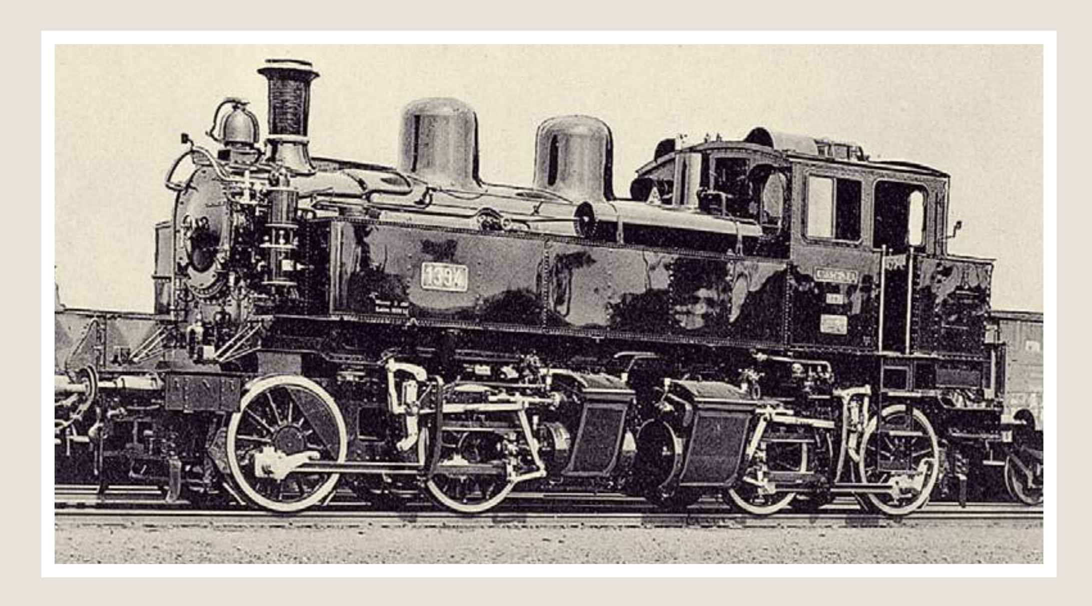
In den Jahren 1875 und 1876 lieferte die Chemnitzer Firma Hartmann 16 weitere Lokomotiven dieses Typs an die Chemnitz-Aue-Adorfer Eisenbahn. Mit der 1876 erfolgten Übernahme dieser Bahngesellschaft durch die Sächsischen Staatseisenbahnen wechselten auch die kleinen B1´-Lokomotiven ihren Besitzer. In den Jahren 1889 bis 1892 lieferte Hartmann in zwei Bauserien 20 weitere Exemplare dieses Typs an die Sächsischen Staatseisenbahnen, sodass sich die Gesamtzahl der fortan unter der Gattungsbezeichnung III b T geführten Maschinen auf 42 Exemplare beläuft.

Die Deutsche Reichsbahn versah die Maschinen, sofern sie im Jahr 1925 noch nicht ausgemustert waren, mit der neuen Baureihenbezeichnung 98^{72}. In den endgültigen Umzeichnungsplan schafften es von den 42 in Dienst gestellten Lokomotiven nur noch neun, die ebenfalls bald darauf aus dem Dienst schieden.



Bahnnummer 1305 entstammt der Schwartzkopff-Lieferung an die Muldenthalbahn. Die Sächsischen Staatseisenbahnen hatten die Lok zwischenzeitlich mit dem Namen „Opal“ versehen.

Baujahr:	***1874 – 1892***	*Kesselüberdruck:*	*10 bar²*
Spurweite:	***1435 mm***	*Steuerung:*	*Allan*
Gebaute Einheiten:	***42***	*Rostfläche:*	*1,72 m²*
		Verdampfungsheizfläche:	*76,46 m²*
Bauart:	*B1' n2t*	*Zylinder-Ø:*	*415 mm*
Treib- u. Kuppelraddurchmesser:	*1420 mm*	*Kolbenhub:*	*559 mm*
Laufraddurchmesser vorn:	*–*	*Lokdienstlast:*	*41,6 Mp*
Laufraddurchmesser hinten:	*1065 mm*	*Lokreibungslast:*	*30,5 Mp*
Länge über Puffer:	*8773 mm*	*Wasservorrat:*	*3,6 m³*
Höchstgeschwindigkeit:	*50 km/h*	*Kohlenvorrat:*	*1,0 t*



Die Bahnnummer 1394, gebaut von Hartmann im Jahre 1910, wurde später zur 98 001 und ist seit 1967 Museumslok des Verkehrsmuseums Dresden.

Gattung I T V (Baureihe 98^0)

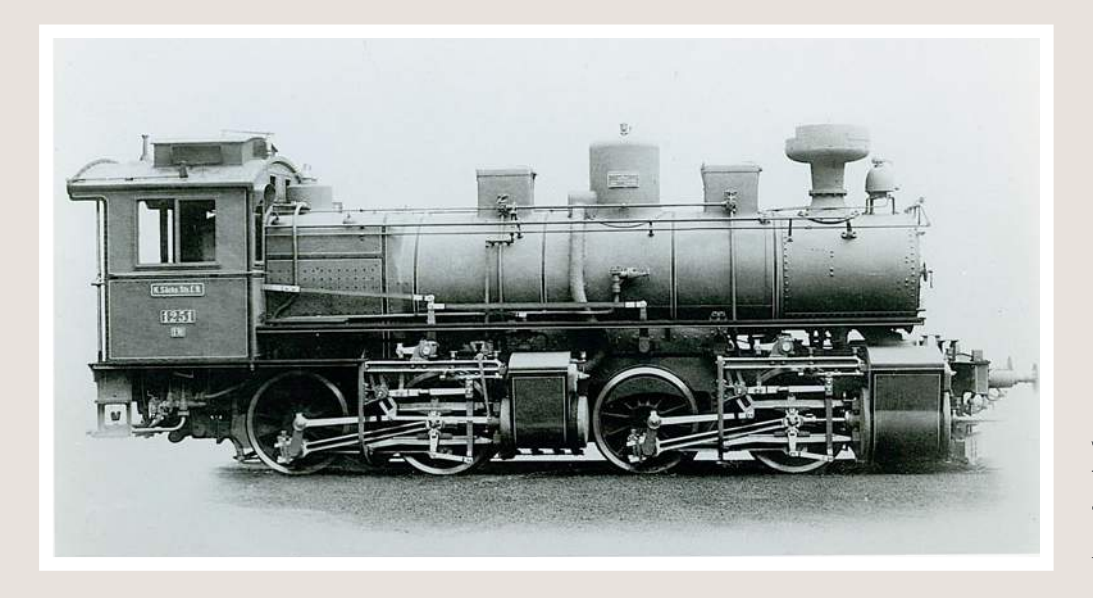
Für die Bergstrecken des Erzgebirges beschafften die Sächsischen Staatseisenbahnen im Jahr 1890 zwei vierfach gekuppelte Tenderlokomotiven der Achsfolge B´B´ mit einem Triebwerk der Bauart Meyer. Am hinteren Drehgestell fanden sich Hochdruckzylinder, das vordere war mit Niederdruckzylindern versehen. Die beiden erstgebauten Loks wurden unter der ursprünglichen Gattungsbezeichnung HMITV in den Bestand eingereiht und mit den Namen „Raschau“ sowie „Crottendorf“ versehen. Ein Bedarf an vergleichbaren Maschinen war in den Jahren 1907 bis 1908 mit der Öffnung der Windbergbahn von Freital nach Possendorf für den allgemeinen Verkehr absehbar. So beschafften die Sächsischen Staatseisenbahnen ab 1910 weitere Loks der nunmehrigen Gattung ITV in einer leicht überarbeiteten Ausführung. Der Kessel der neu gelieferten Maschinen war zweischüssig konstruiert und trug auf jedem Schuss einen Dom. Mit 99,28 m² hatte der neue Kessel auch eine vergrößerte Heizfläche. Er wurde mit 13 bar Dampfdruck betrieben. Auch die Durchmesser von Zylindern und Laufrädern wurden vergrößert. Zwischen 1910 und 1914 lieferte die Chemnitzer Lokomotivschmiede Hartmann insgesamt 18 Exemplare dieses Typs an die Sächsischen Staatseisenbahnen. Eine baugleiche Maschine ging im Jahr 1910 an die Oberhohndorf-Reinsdorfer Kohlenbahn.

Die Deutsche Reichsbahn nahm die nach dem Ersten Weltkrieg verbliebenen fünfzehn Maschinen unter den Nummern 98 001 bis 98 015 in ihren Bestand. Die beiden Vorserienmaschinen aus dem Jahr 1890 waren bereits vor der Umnummerierung im Jahr 1922 ausgemustert worden. Im Jahr 1940 übernahm die Reichsbahn zusätzlich die ITV der Oberhohndorf-Reinsdorfer Kohlenbahn. Diese Maschine erhielt die Betriebsnummer $98\,015^{II}$ und ersetzte damit ein bereits 1933 ausgemustertes Pendant gleicher Nummer. Trotz ihrer vergleichsweise hohen Unterhaltungskosten wurden die Maschinen noch bis Mitte der 1960er Jahre durch das Bw Dresden-Altstadt eingesetzt, ehe sie von Dieselloks der Baureihe V 60 mit Spurkranzschmierung ersetzt wurden.

Baujahr:	***1890, 1910–1914***
Spurweite:	***1435 mm***
Gebaute Einheiten:	***2 , 19***
Bauart:	*B'B'n4v*
Treib- u. Kuppelraddurchmesser:	*1260 mm*
Laufraddurchmesser vorn:	*–*
Laufraddurchmesser hinten:	*–*
Länge über Puffer:	*11.624 mm*
Höchstgeschwindigkeit:	*50 km/h*
Kesselüberdruck:	*13 bar^2*
Steuerung:	*Heusinger*
Rostfläche:	*1,6 m^2*
Verdampfungsheizfläche:	*99,28 m^2*
Zylinder-Ø:	*360 / 570 mm*
Kolbenhub:	*630 mm*
Lokdienstlast:	*60,5 Mp*
Lokreibungslast:	*60,5 Mp*
Wasservorrat:	*5,0 m^3*
Kohlenvorrat:	*2,2 t*



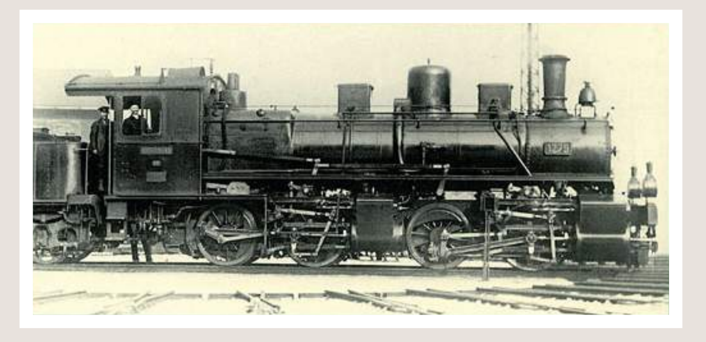
Die beiden erstgebauten I TV aus dem Jahr 1890 verfügten noch über einen einschüssigen Kessel, erkennbar an der fehlenden zweiten Domverkleidung.



In den ersten Einsatzjahren waren die Maschinen der Gattung I V mit Kobelschornstein ausgerüstet. Hier zeigt sich die Bahnnummer 1251 im Auslieferungszustand.

Gattung I V (Baureihe 55^{60})

Baujahr:	***1898–1903***
Spurweite:	***1435 mm***
Gebaute Einheiten:	***30***
Bauart:	*B'B' n4v*
Treib- u. Kuppelraddurchmesser:	*1260 mm*
Laufraddurchmesser vorn:	*–*
Laufraddurchmesser hinten:	*–*
Länge über Puffer:	*16.756 mm*
Höchstgeschwindigkeit:	*45 km/h*
Kesselüberdruck:	*12 bar²*
Steuerung:	*Heusinger*
Rostfläche:	*2,08 m²*
Verdampfungsheizfläche:	*141,1 m²*
Zylinderdurchmesser:	*420 (HD) / 650 (ND) mm*
Kolbenhub:	*600 mm*
Lokdienstlast:	*60 Mp*
Lokreibungslast:	*60 Mp*
Wasservorrat:	*9 m³ / 12 m³*
Kohlenvorrat:	*4 t / 6 t*

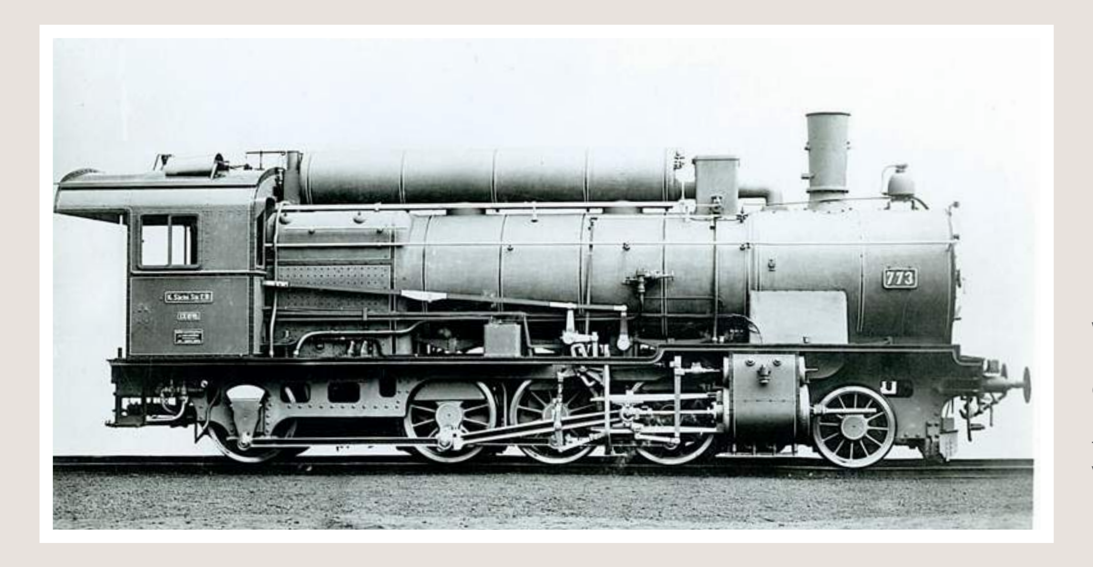


Auch die Lokomotiven der Gattung I V erfuhren diverse Bauartänderungen. Die Bahnnummer 1279 aus dem Jahr 1903 verfügte bereits über ein vergrößertes Führerhaus.

Noch während der Lieferung der dreifach gekuppelten Güterzug-Verbundlokomotive der Gattung V V ließen die Sächsischen Staatseisenbahnen bei Hartmann eine vierfach gekuppelte Güterzuglokomotive entwerfen, die vor allem auf den neigungs- und krümmungsreichen Strecken des Erzgebirges eingesetzt werden sollte. Man entschied sich für die Bauart Mallet (B' B').

Die als Gattung IV bezeichneten Maschinen besaßen einen Langkessel aus drei Schüssen – zwei Schüssen von normaler Länge und einem sehr kurzen hinter der Rauchkammer. Auch waren dies die ersten sächsischen Güterzuglokomotiven mit Belpaire-Kessel. Das vordere Fahrwerk war mit Niederdruckzylindern von 650 mm-Durchmesser ausgestattet, die hintere Hochdruckmaschine besaß einen Zylinderdurchmesser von 420 mm. Obwohl 60 Tonnen Reibungsmasse zur Verfügung standen und die IV damit die schwerste unter den deutschen Mallet-Schlepptenderlokomotiven war, konnte die Reibungsmasse nicht kontinuierlich voll als Zugkraft genutzt werden. Die voneinander unabhängigen Triebwerksgruppen neigten zum Schleudern, auch durch Sandung ließ sich dieses Problem kaum beheben. Die Zugleistungen der I V waren denen der Gattung V V somit nicht in dem Umfang überlegen, wie man es angesichts der höheren Reibungsmasse und des größeren Kessels erwartet hätte. Dennoch folgten den 25 Lokomotiven, die Hartmann in den Jahren 1898 und 1899 geliefert hatte, im Jahr 1903 nochmals fünf weitere Exemplare, obwohl mit der Gattung IX V bereits eine zeitgemäßere Alternative der Bauart 1'D zur Verfügung stand.

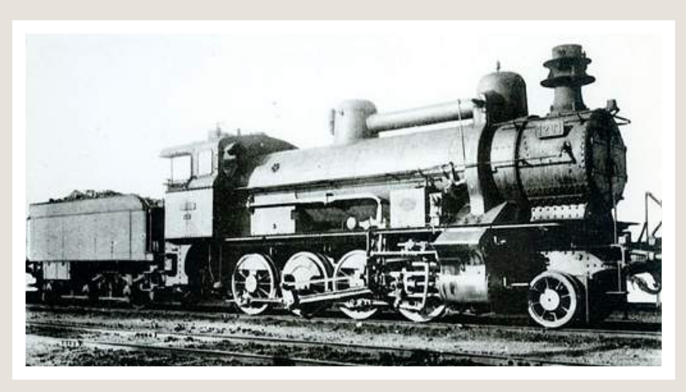
Die Deutsche Reichsbahn übernahm 1925 noch 13 der 30 Lokomotiven in Ihren Umzeichnungsplan und versah diese mit den Betriebsnummern 55 6001 bis 6013. Die I V kann damit für sich in Anspruch nehmen, als einzige Schlepptender-Mallet in den Bestand der Reichsbahn gekommen zu sein, allerdings dürfte nach 1926 kaum noch eine der Maschinen im Betriebsdienst gewesen sein.



Werksneu präsentiert sich die Bahnnummer 773 dem Fotografen. Die Lok wurde im Jahr 1907 von Hartmann als dritte Maschine der Heißdampf-Variante ausgeliefert und erhielt die Reichsbahnnummer 56 603.

Gattungen IX H / IX H V (Baureihen 56^{5-6} und 56^{33})

Baujahr:	***1902–1908 / 1919***
Spurweite:	***1435 mm***
Gebaute Einheiten:	***50 + 2***
Bauart:	*1'D n2v*
Treib- u. Kuppelraddurchmesser:	*1260 mm*
Laufraddurchmesser vorn:	*1065 mm*
Laufraddurchmesser hinten:	*–*
Länge über Puffer:	*17.514 mm*
Höchstgeschwindigkeit:	*50 km/h*
Kesselüberdruck:	*14 bar²*
Steuerung:	*Heusinger*
Rostfläche:	*3,17 m²*
Verdampfungsheizfläche:	*180,56 m²*
Zylinderdurchmesser:	*530 / 770 mm*
Kolbenhub:	*355 mm*
Lokdienstlast:	*72 Mp*
Lokreibungslast:	*60 Mp*
Wasservorrat:	*9 / 12 m³*
Kohlenvorrat:	*4 t / 6t*



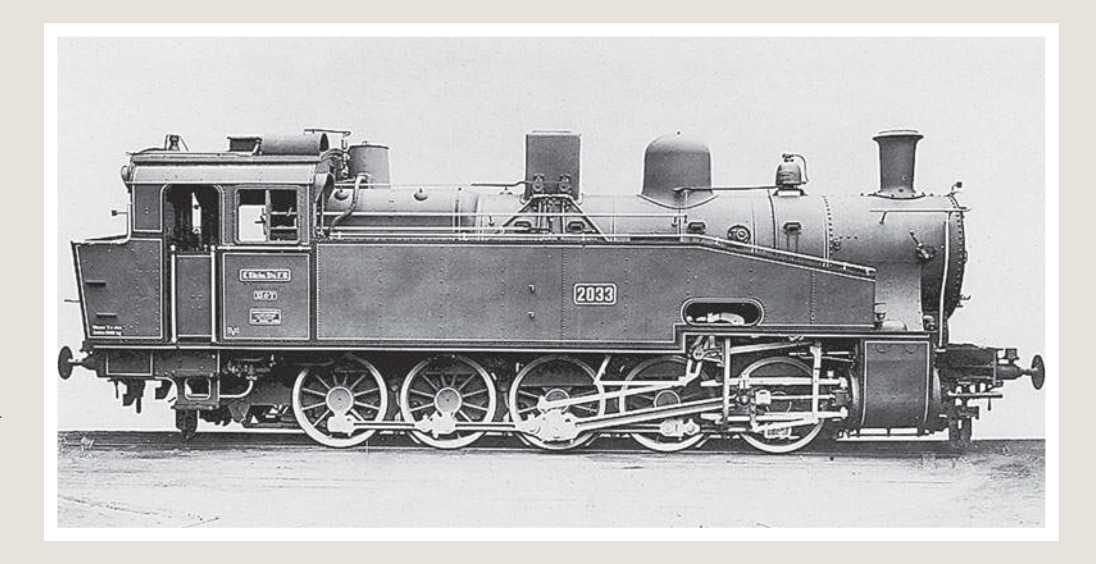
Eine Besonderheit stellen die beiden von Krauss gelieferten IX V dar. Bahnnummer 1281 lief ab 1922 als 170.750 in Österreich und wurde später bei der DR zur 56 3305.

Als mit der Mallet-Lokomotive der Gattung I V nicht die gewünschte Leistungssteigerung erreicht worden war, wandten sich die Sächsischen Staatseisenbahnen dem Bau einer vierfach gekuppelten Lokomotive mit ungeteiltem Triebwerk zu. Man entschied sich für die Bauart 1'D.

Wie auch die Maschinen der Gattung I V waren die neuen Loks mit einem Belpaire-Hinterkessel ausgerüstet. Auffälliges Merkmal dieser Lokomotiven war jedoch das Dampfsammelrohr mit 600 mm Durchmesser und 4856 mm Länge auf dem Langkesselscheitel. Es sollte den Dampfraum vergrößern und für trockenen Dampf sorgen, erwies sich allerdings als störanfällig. Zudem war das Rohr bei Wartungsarbeiten am Belpaire-Kessel hinderlich. Deshalb wurden in späteren Jahren einige Loks mit Ersatzkesseln versehen, die mit zwei Dampfdomen und im Langkessel liegendem Verbindungsrohr ausgestattet waren.

Im Jahr 1902 lieferte die Chemnitzer Firma Hartmann die ersten beiden Probemaschinen dieser neuen Güterzug-Lokgattung, es folgten zwei weitere Bauserien zu je neun Exemplaren in den Jahren 1904 bis 1906. Ein weiteres, 30 Maschinen umfassendes Baulos wurde in den Jahren 1907 und 1908 geliefert. In die Gattung IX V kamen auch zwei Lokomotiven, die Krauss (Linz) im Jahr 1919 mit den Fabriknummern 7340 und 7341 lieferte. Es handelte sich dabei ebenfalls um 1'D-Lokomotiven mit einem Verbindungsrohr zwischen beiden Dampfdomen und seitenverschiebbaren Radsätzen der Bauart Gölsdorf. Die Maschinen entsprachen der Reihe 170 der k.u.k. Staatsbahn. Die beiden Exoten erhielten in Sachsen die Bahnnummern 1281 und 1282. Sie wurden 1922 als 170.750 und 170.751 nach Österreich verkauft, kehrten jedoch 1938 nach der Besetzung Österreichs mit den Betriebsnummern 56 3305 und 56 3306 in den Bestand der Deutschen Reichsbahn zurück.

Die Deutsche Reichsbahn übernahm 16 der älteren Nassdampflokomotiven als Baureihe 56^{5} sowie 25 Heißdampflokomotiven als Baureihe 56^{6}. Urspünglich war ein längerer Einsatz der Maschinen geplant, doch nach sich häufenden Abnutzungserscheinungen wurden die letzten Lokomotiven bereits 1929 ausgemustert.

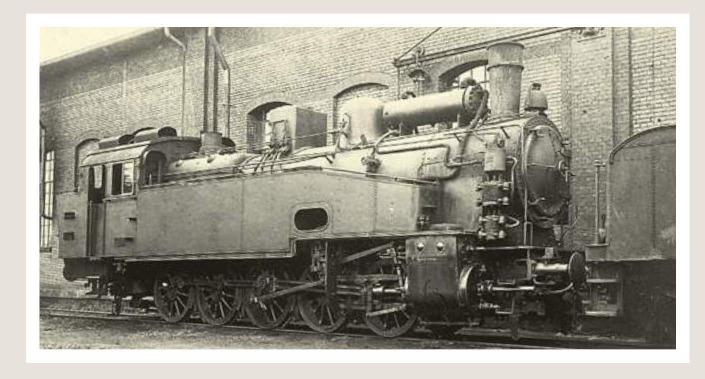


Noch ohne Vorwärmer auf dem vorderen Kessel, aber bereits mit abgeschrägten Wasserkästen präsentiert sich die Bahnnummer 2033 aus dem Jahr 1913 dem Fotografen.

Gattung XI HT (Baureihen 94^{19} und 94^{20-21})

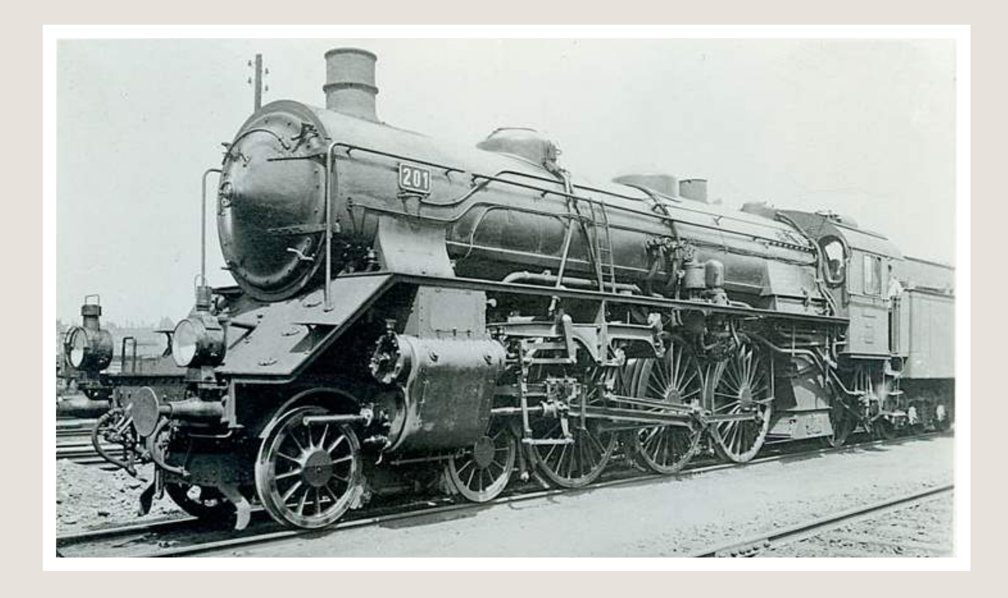
Als eine der ersten deutschen Länderbahnen entschlossen sich die Sächsischen Staatseisenbahnen zum Bau fünffach gekuppelter Lokomotiven. Auf die ersten Fünfkuppler Sachsens, die schweren Schlepptender-Lokomotiven der Gattungen XI V, XI H und XI HV folgten bald Pläne zum Bau einer fünffach gekuppelten Rangierlokomotive. In einem ersten Baulos lieferte Hartmann in Chemnitz in den Jahren 1908 bis 1909 18 Loks einer neuen, unter der Gattungsbezeichnung XI HT eingereihten Rangierlokomotive der Achsfolge E. Wie üblich, besaßen auch diese Maschinen einen Belpair-Hinterkessel. Bald wurde gewünscht, die Lokomotiven auch im Streckendienst einsetzen zu können. Mit ihrer Achslast von 16 Tonnen waren die neuen Maschinen jedoch zu schwer, um Güterzüge auf noch nicht entsprechend ertüchtigten Nebenbahnen zu ziehen. So entstanden im Jahr 1910 zehn Loks einer leichteren, unwesentlich verkürzten Version mit einer Achslast von nunmehr 15 Tonnen, welche die Bahnnummern 2019 bis 2028 zugewiesen bekamen. Anschließend lieferte Hartmann in drei Bauserien zwischen 1913 und 1923 weitere 135 Maschinen des erstgebauten, schwereren Typs, wobei die letzten neun Maschinen direkt in das Reichsbahn-Nummernschema eingereiht wurden. Die zehn gewichtsreduzierten Loks bekamen die Baureihenbezeichnung 94^{19} zugewiesen, die übrigen Maschinen wurden zu den Baureihen 94^{20} sowie 94^{21}.

Im Laufe der Zeit erfuhr die gleichwohl gelungene Konstruktion diverse Bauartänderungen. Neu gebaute Maschinen erhielten ab dem Baujahr 1913 nach vorne hin deutlich abgeschrägte Wasserkästen. Mit der letzten Bauserie aus dem Jahr 1923 kam ein Oberflächenvorwärmer der Bauart Knorr hinzu, welcher links auf dem Kessel zwischen Schornstein und Dom seinen Platz fand. Die meisten Maschinen, jedoch nicht alle, wurden anschließend entsprechend nachgerüstet. Die letzten Vertreter der Baureihe 94^{20-21} wurden durch das Bw Aue auf der Steilrampe von Eibenstock u.Bf nach Eibenstock ob.Bf. eingesetzt. Die 94 2105 wurde dem Verkehrsmuseum Dresden übergeben und befindet sich heute im Eisenbahnmuseum Schwarzenberg im Erzgebirge.



Bahnnummer 2129, die spätere 94 2105, verfügt hier bereits über Vorwärmer und Druckluftbremse. Die Lok gehört heute zum Bestand des Eisenbahnmuseums Schwarzenberg/Erzgeb.

Baujahr:	***1908 – 1923***	*Kesselüberdruck:*	*12 bar²*
Spurweite:	***1435 mm***	*Steuerung:*	*Heusinger*
Gebaute Einheiten:	***10 / 153***	*Rostfläche:*	*2,3 m²*
		Verdampfungsheizfläche:	*138,4 m²*
Bauart:	*E 2ht*	*Zylinderdurchmesser:*	*620 mm*
Treib- u. Kuppelraddurchmesser:	*1260mm*	*Kolbenhub:*	*630 mm*
Laufraddurchmesser vorn:	*–*	*Lokdienstlast:*	*79,4 Mp*
Laufraddurchmesser hinten:	*–*	*Lokreibungslast:*	*79,4 Mp*
Länge über Puffer:	*12.560 mm*	*Wasservorrat:*	*7,5 m³ / 8,5 m³*
Höchstgeschwindigkeit:	*60 km/h*	*Kohlenvorrat:*	*2,2 t*



Die sächsische XVIII H zeichnet sich durch Formschönheit und Eleganz aus. Die 1917 gebaute Bahnnummer 201 wurde nach 1925 zur 18 006 und lief bis ins Jahr 1965.

Gattung XVIII H (Baureihe 18^0)

Die Schnellzugförderung stellte die sächsischen Staatseisenbahnen um 1900 vor Probleme. Die vorhandenen Lokomotiven der Gattungen XII H sowie X H1 waren zu schwach, um zeitgemäßen Ansprüchen zu genügen. Die Anforderungen an eine neue Schnellzuglokomotive waren hoch: Eine solche sollte universell einsetzbar sein und sowohl auf den „Rennstrecken" im Flachland um Dresden und Leipzig als auch auf den Gebirgsstrecken ins Vogtland überzeugende Leistungen bieten. Entwicklungen anderer Länderbahnen, etwa die bayerische S3/6 sowie die preußische S 10^2 hatten das Interesse der Sachsen geweckt, weil Abmessungen und Leistungen dieser Lokomotiven auch für das sächsische Netz geeignet erschienen. Verhandlungen mit der Münchner Firma Maffei über den Bau entsprechender Maschinen scheiterten, also ging man eigene Wege und schuf eine Synthese aus S3/6 und S 10^2. Mit den so entstandenen Baureihen XVIII H und XX HV betrat man Neuland. Erstmals fand in Sachsen ein Drillings- statt

Sächsische Schmalspurgeschichte(n)

Ab dem Jahr 1881 begannen die Sächsischen Staatseisenbahnen mit dem Aufbau eines Schmalspurnetzes der Spurweite 750 mm. So sollten auch schwer zugängliche Regionen einfach und kostengünstig mit der Eisenbahn erschlossen werden. Bis zum Jahr 1893 war das Streckennetz bereits auf eine Länge von 327 km angewachsen.

Speziell für den Einsatz auf dem neuen Schmalspurnetz der Sächsischen Staatseisenbahnen fertigte die Firma Hartmann in Chemnitz ab 1881 eine dreifachgekuppelte Nassdampflokomotive der Bauart C n2. Die ursprüngliche Gattungsbezeichnung dieser Lokomotiven lautete HVTK, ab 1896 wurden die Loks dann als K I A bezeichnet. Im Jahr 1900 erhielten sie die heute noch geläufige Gattungsbezeichnung I K. Mit geringen Änderungen wurden zwischen 1881 und 1891 insgesamt 39 dieser Maschinen für die Staatsbahn gebaut, fünf weitere für die ZOJE. Für Jahre prägten sie das Bild auf den sächsischen Schmalspurbahnen.

Bereits Mitte der 1890er Jahre hatte das Streckennetz eine Länge von mehr als 300 Kilometern erreicht. Bis 1920 wuchs es auf nun fast 520 Kilometer an. Mit dem Ausbau war ein steigender Bedarf an leistungsfähigen Schmalspurlokomotiven verbunden. Auch wurde bei der Aufnahme des Rollbockverkehrs im Jahr 1885 deutlich, dass die dreifach gekuppelten Maschinen der Gattung I K an der Grenze ihres Leistungsvermögens angekommen waren.

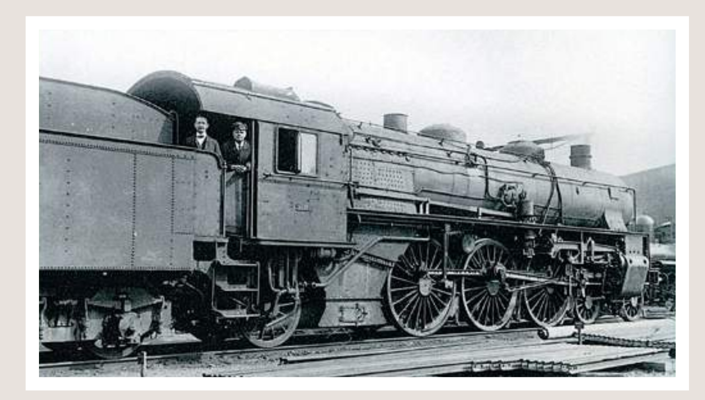
Um dem Bedarf an zusätzlichen und vor allem stärkeren Maschinen gerecht zu werden, bestellten die Sächsischen Staatseisenbahnen im Jahr 1885 bei der Firma R. & W. Hawthorn aus Newcastle zwei Doppellokomotiven der Bauart Fairlie. Die beiden Loks wurden im Jahr 1885 ausgeliefert und unter der Bauartbezeichnung II K in den Bestand eingereiht, konnten im Betriebsdienst jedoch nicht voll befriedigen.

Man suchte weiter nach einer langfristigen Alternative für die Maschinen der Gattung I K. Eine Stütztenderlokomotive mit Trieb-

Baujahr:	***1917–1918***	*Kesselüberdruck:*	*14 bar²*
Spurweite:	***1435 mm***	*Steuerung:*	*Heusinger*
Gebaute Einheiten:	***10***	*Rostfläche:*	*4,52 m²*
		Verdampfungsheizfläche:	*216,25 m²*
Bauart:	*2'C 1' h3*	*Zylinderdurchmesser:*	*500 mm*
Treib- u. Kuppelraddurchmesser:	*1905 mm*	*Kolbenhub:*	*630 mm*
Laufraddurchmesser vorn:	*1065 mm*	*Lokdienstlast:*	*93,5 Mp*
Laufraddurchmesser hinten:	*1260 mm*	*Lokreibungslast:*	*50,7 Mp*
Länge über Puffer:	*22.150 mm*	*Wasservorrat:*	*31 m³*
Höchstgeschwindigkeit:	*120 km/h*	*Kohlenvorrat:*	*7 t*

eines Vierzylinder-Verbundtriebwerks Verwendung. Auch kehrte man nun vom Belpaire-Hinterkessel zum Crampton-Kessel zurück. In den Jahren 1917 bis 1918 lieferte Hartmann aus Chemnitz zehn Exemplare der XVIII H. Die Reichsbahn übernahm alle zehn Maschinen mit den Betriebsnummern 18 001 bis 010 und setzte sie im Schnellzugdienst nach Berlin, Leipzig und Breslau ein. Im Zweiten Weltkrieg musste 18 002 als Kriegsverlust abgeschrieben werden, die verbliebenen Maschinen liefen nach dem Krieg bis zu ihrer Ausmusterung Ende der 1960er Jahre weiter im Berlin-Verkehr.

Erhalten wurde keine der formschönen Maschinen. Als im Jahr 1972 die Entscheidung zum Erhalt einer sächsischen Schnellzuglokomotive anstand, fiel die Wahl auf die konstruktiv eng verwandte Schwesterbaureihe 19^0, die ehemalige Gattung XX HV. So wurde die letztvorhandene 18 010 aller brauchbaren Teile beraubt, um die Aufarbeitung der 19 017 zur Museumslokomotive zu ermöglichen.



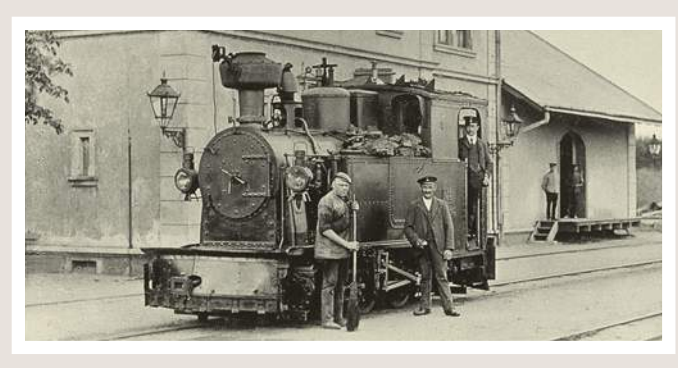
Recht gewaltig wirkt die XVIII H aus dieser Perspektive. Adrett mit Schlips und Fliege blickt das Personal hier von der Bahnnummer 203 dem Fotografen entgegen.

werken der Bauart Klose und drei angetriebenen Achsen schien die Lösung zu sein, um einen leistungsfähigen Kessel mit guter Kurvenläufigkeit zu kombinieren. Die Firma Krauss in München hatte zuvor für die Bosna-Bahn in Bosnien solche Maschinen gefertigt, die sich dort gut zu bewähren schienen. So wurde Krauss mit dem Bau zweier gleichartiger Maschinen der Bauart C 1' n2 beauftragt, welche im Jahr 1889 mit den Fabriknummern 2123 und 2124 geliefert wurden. Sie erhielten die Bahnnummern 35 und 36. Hartmann baute zwei Jahre später vier weitere Maschinen dieser Gattung.

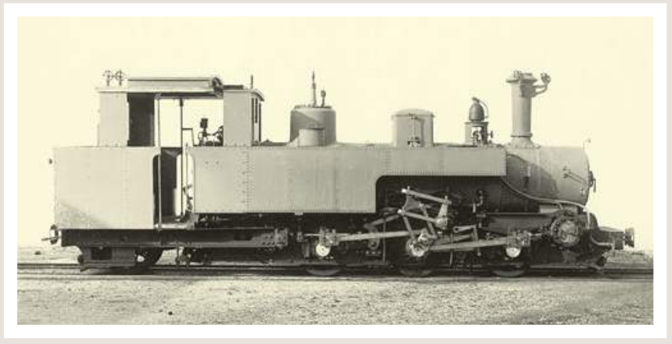
Im Einsatz auf sächsischen Schmalspurbahnen bewährten sich die Maschinen jedoch nicht. Das äußerst komplexe Triebwerk der Lokomotiven hatte einen zu hohen Eigenwiderstand, war nur schlecht zugänglich und verursachte einen erheblichen Wartungsaufwand. Alle sechs Maschinen wurden mit den neuen Betriebsnummern 99 7541 bis 7546 von der Deutschen Reichsbahn übernommen und bis zum Jahr 1926 ausgemustert.

Ein kurioser Versuch, die Zugkraft der I K-Lokomotiven zu erhöhen, mündete im Jahr 1913 in die Gattung II K (neu). Aus den vier I K-Lokomotiven 1 und 4 sowie 2 und 3 zu den beiden Doppellokomotiven 61 A/B und 62 A/B. Hierzu wurden die Führerhausrückwände entfernt und die Maschinen mit den Führerhäusern zueinander gekuppelt.

Doch die 62 A/B wurde bereits nach drei Jahren wieder getrennt, die 61 A/B indes fuhr bis zur Ausmusterung als Doppellock und erhielt die Reichsbahn-Betriebsnummer 99 7551.



Diese Aufnahme einer I K lässt die Beschaulichkeit der damaligen Zeit gut erahnen.

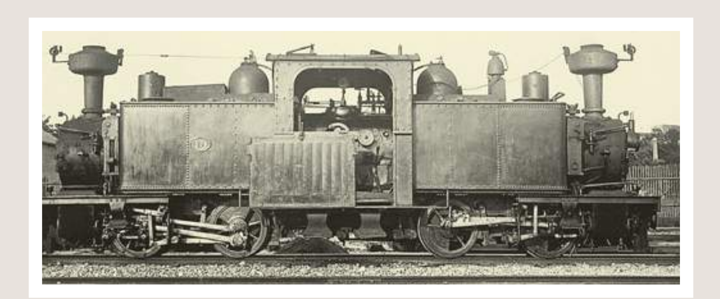


Werksfoto einer bei Krauss gefertigten III K aus dem Jahr 1889.

Gattung II K (alt)

Schon bald zeichnete sich ab, dass die bisherigen dreigekuppelten Maschinen der Gattung I K kaum ausreichen würden, um den stetig wachsenden Anforderungen der Zugförderung gerecht zu werden. Auch angesichts eines sich immer weiter ausdehnenden Streckennetzes waren die Vorräte der I K mit 0,5 t Kohle und 1,5 m³ Wasser zu knapp bemessen. Zudem neigten die Maschinen, bedingt durch ihren kurzen Achsstand von 1800 mm, zum Entgleisen. So bestellten die Sächsischen Staatseisenbahnen im Jahr 1885 bei der Firma R. & W. Hawthorn aus Newcastle zwei Doppellokomotiven der Bauart Fairlie. Diese kurios anmutenden Maschinen hatten für beide Lokhälften einen gemeinsamen Langkessel mit zwei Stehkesseln und seitlichen Feuertüren. Zwar besaßen diese unter den Bahnnummern 18 und 19 eingereihten Lokomotiven gegenüber den bisherigen Maschinen der Gattung I K eine höhere Leistung, mit ihrem Fassungsvermögen von 2,88 m³ Wasser und

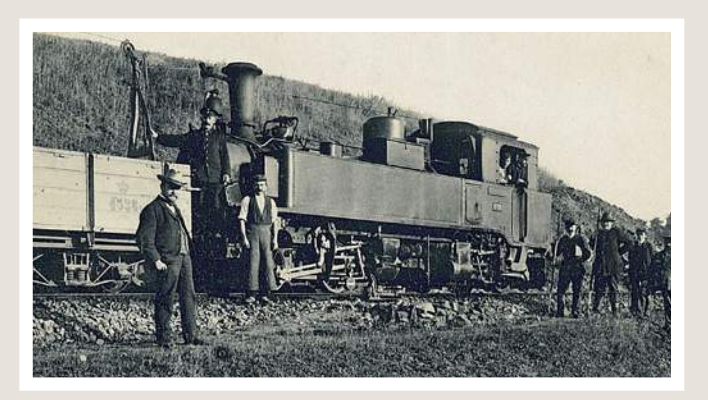
Baujahr:	***1885***
Spurweite:	***750 mm***
Gebaute Einheiten:	***2***
Bauart:	*B' B' n4t*
Treib- u. Kuppelraddurchmesser:	*813 mm*
Laufraddurchmesser vorn:	*–*
Laufraddurchmesser hinten:	*–*
Länge über Puffer:	*8948 mm*
Höchstgeschwindigkeit:	*30 km/h*
Kesselüberdruck:	*10 bar²*
Steuerung:	*Heusinger*
Rostfläche:	*2 x 0,6 m²*
Verdampfungsheizfläche:	*n.N.*
Zylinder-Ø:	*215 mm*
Kolbenhub:	*355 mm*
Lokdienstlast:	*n.N.*
Lokreibungslast:	*n.N.*
Wasservorrat:	*2,88 m³*
Kohlenvorrat:	*0,95 t*



Die zweitgebaute II K (alt) mit der Bahnnummer 19 um 1900 in Hainsberg. Heizerseitig waren die Maschinen mit einer Schiebetür ausgerüstet.

Gattung IV K (Baureihe 99^{56-60})

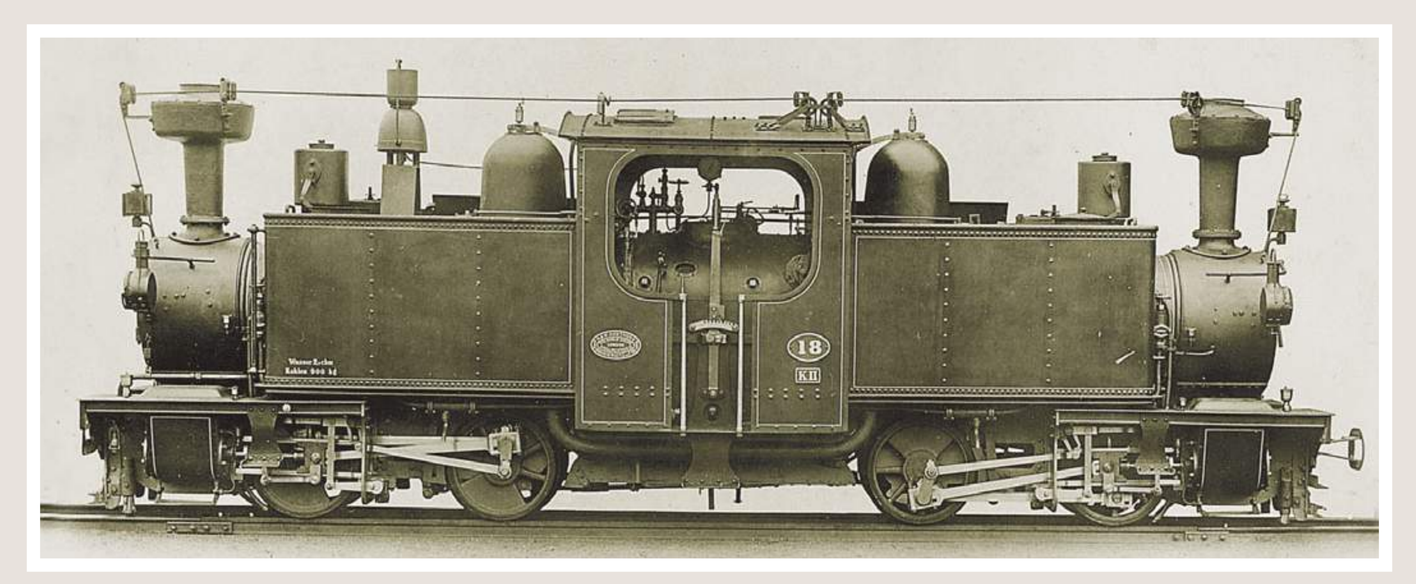
Die Erfahrungen mit den diversen Vorläuferbaureihen machten deutlich, dass vier gekuppelte Radsätze notwendig sein würden, um angesichts stetig zunehmender Zuggewichte eine Lokomotive mit der erforderlichen Reibungsmasse zu erhalten. Die Maschinen der Gattung III K konnten auf Grund ihrer wartungsintensiven Klose-Fahrwerke nicht überzeugen.



Die 1898 gebaute Bahnnummer 131 war mit einem großen Dachaufsatz versehen. Gut zu erkennen ist der Seilzug der Heberlein-Bremse.

So fiel die Entscheidung schließlich zugunsten einer B' B' n4v-Lokomotive mit zwei Triebdrehgestellen nach Bauart Günther-Meyer. Die neuen Maschinen erhielten die Gattungsbezeichnung IV K. Sie waren als Vierzylinder-Verbund-Nassdampflokomotiven ausgeführt, bei denen die Hochdruckzylinder die beiden Radsätze im hinteren Drehgestell, die Niederdruckzylinder die beiden Radsätze im vorderen Drehgestell antrieben. Im Jahr 1892 verließen die ersten Maschinen die Hallen der Chemnitzer Lokomotivfabrik Hartmann. Bis 1914 wurden insgesamt 95 Exemplare gebaut. Eine weitere Maschine wurde im Jahr 1921 aus noch vorhandenen Teilen gefertigt, sodass sich die Gesamtzahl aller IV K auf 96 Einheiten beläuft. Alle Lokomotiven besaßen eine Haspel, um bei Bedarf Züge mit der Heberlein-Seilzugbremse bremsen zu können. Diese Seilzugbremse wurde noch bis 1987 auf der Strecke Oschatz–Kemmlitz verwendet. Die Deutsche Reichsbahn übernahm 91 Maschinen der Gattung IV K, fünf Exemplare mussten nach dem Ersten Weltkrieg als Kriegsverlust verbucht werden.

Nach dem Zweiten Weltkrieg verfügte die Deutsche Reichsbahn in der sowjetischen Besatzungszone im Jahr 1945 noch über 57 Lokomotiven der Gattung IV K. Ende der 1950er Jahre machten sich deutliche Abnutzungserscheinungen bemerkbar. Da die Deutsche Reichsbahn jedoch nicht auf die bewährten und zuverlässigen Maschinen verzichten konnte, wurden 25 Exemplare ab dem Jahr 1962 einer sogenannten Großen Generalreparatur (GR) unterzogen. In den Folgejahren taten die solcherart ertüchtigten IV K weiterhin zuverlässig ihren Dienst. Heute sind von den 96 gebauten noch immer 22 Exemplare bei Vereinen betriebsfähig oder werden als Museumslokomotiven erhalten.

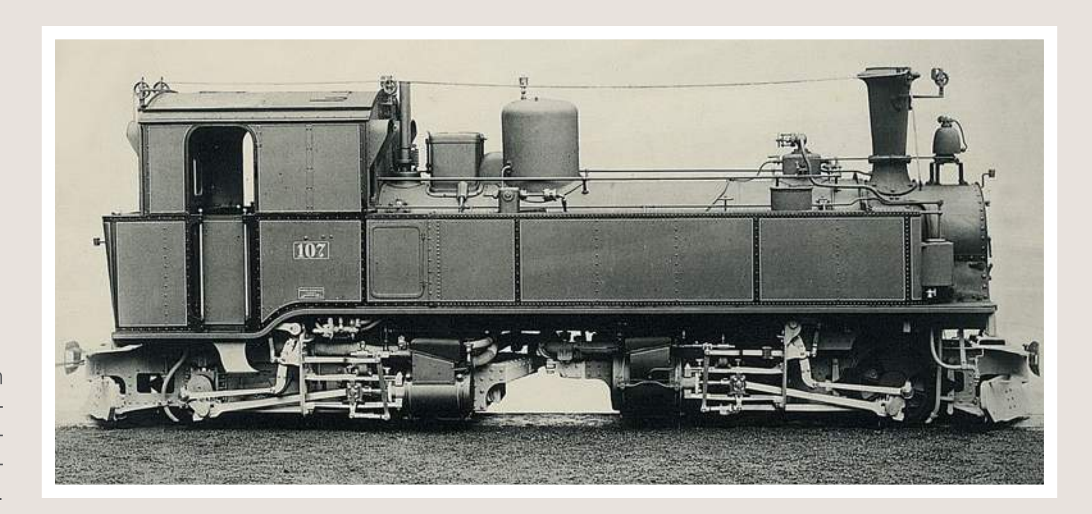


Die urigen Lokomotiven der Gattung II K (alt), im Bild die Bahnnummer 18, wurden im Jahr 1885 von der Firma Hawthorn in Newcastle an die Sächsischen Staatseisenbahnen geliefert.

0,95 t Kohle waren sie den I K jedoch in ihrer Reichweite unterlegen. Von der Beschaffung weiterer Maschinen wurde deshalb zugunsten der neuen Gattung III K abgesehen.

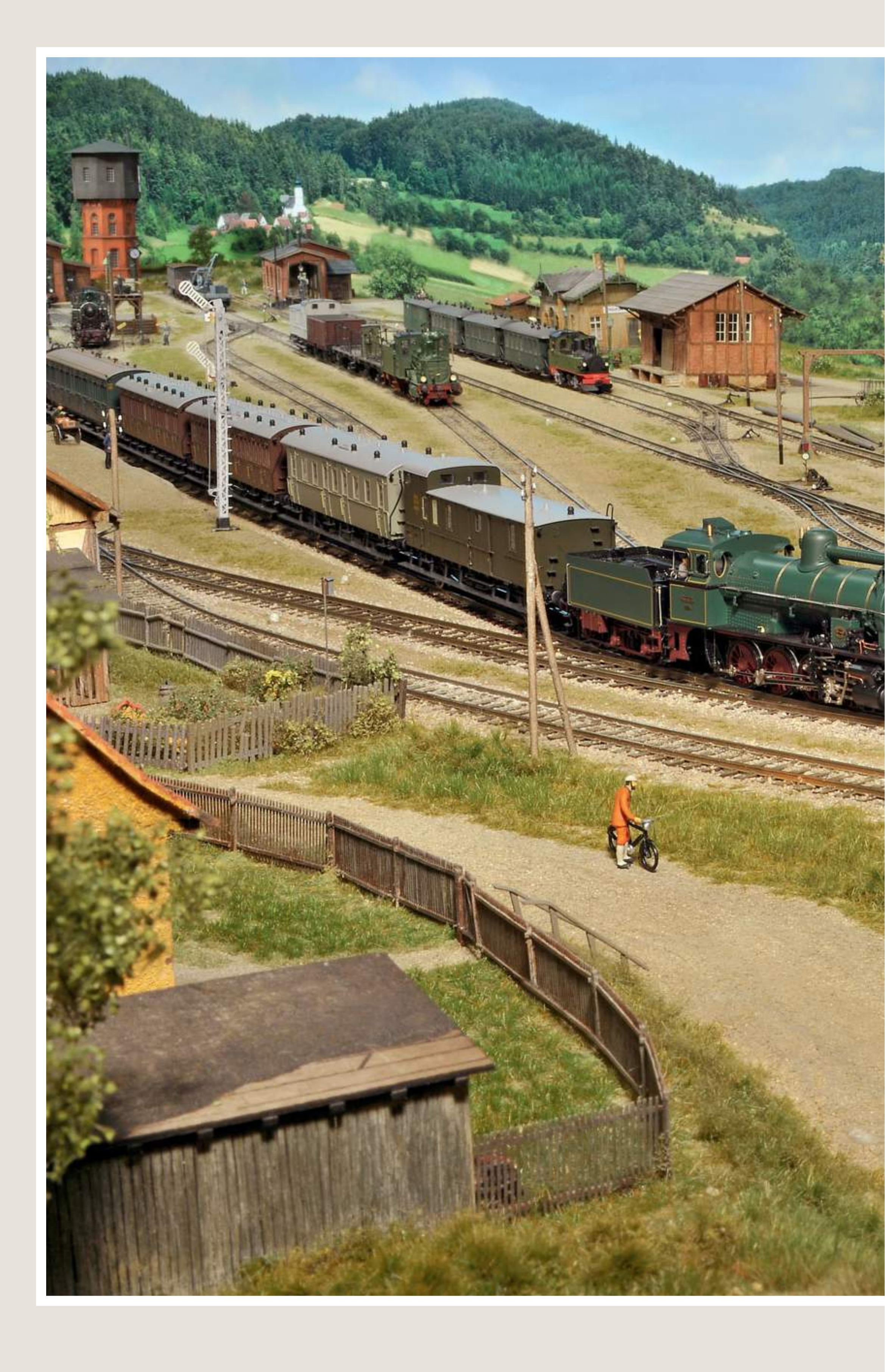
Die Lieferung neuer Maschinen der Gattung IV K machte die beiden Exoten bald überflüssig. Noch zur Länderbahnzeit wurden die Maschinen in den Jahren 1903 (Bahnnummer 18) und 1909 (Bahnnummer19) ausgemustert und anschließend verschrottet.

Im Jahr 1913 lebte die Gattungsbezeichnung II K völlig unerwartet wieder auf. Um eine Leistungssteigerung mit den bereits vorhanden Maschinen der Gattung I K zu erreichen, würden vier Maschinen dieses Typs zur neuen Gattung II K zusammengefasst. Auf diese beiden Doppellokomotiven verweist fortan die Gattungsbezeichnung II K (neu), während die beiden Fairlie-Maschinen als II K (alt) bezeichnet werden.



Eine der ältesten erhaltenen Aufnahmen einer IV K ist dieses Werkfoto der Bahnnummer 107 im Ablieferungszustand.

Baujahre:	***1892 –1914, 1921***	*Kesselüberdruck:*	*12/14/15 bar*
Spurweite:	***750 mm***	*Steuerung:*	*Heusinger*
Gebaute Einheiten:	***96***	*Rostfläche:*	*0,97 m²*
		Verdampfungsheizfläche:	*49,87 m²*
Bauart:	*B’B’n4v*	*Zylinder-Ø:*	*240 / 370 / 400 mm*
Treib- u. Kuppelrad-Ø:	*760 mm*	*Kolbenhub:*	*380 mm*
Laufrad-Ø vorn:	*–*	*Lokdienstlast:*	*26,8–28,6 Mp*
Laufrad-Ø hinten:	*–*	*Lokreibungslast:*	*26,8–28,6 Mp*
Länge über Puffer:	*9000 mm*	*Wasservorrat:*	*2,40 m³*
Höchstgeschwindigkeit:	*30 km/h*	*Kohlenvorrat:*	*0,85 / 1,02 / 1,2 t*



Während im Vordergrund eine der beiden von Krauss gebauten Loks der Gattung IX V den Bahnhof Neustadt mit einem Personenzug verlässt, steht auf Gleis 2 des Schmalspurbahnhofs ein abfahrbereiter Zug nach Steinbach.

Die Schmalspurbahn

Die Schmalspurbahnen haben viel zum industriellen Aufstieg Sachsens beigetragen. Sie verbanden nicht nur ländliche Regionen mit Industriegebieten, sondern waren selbst

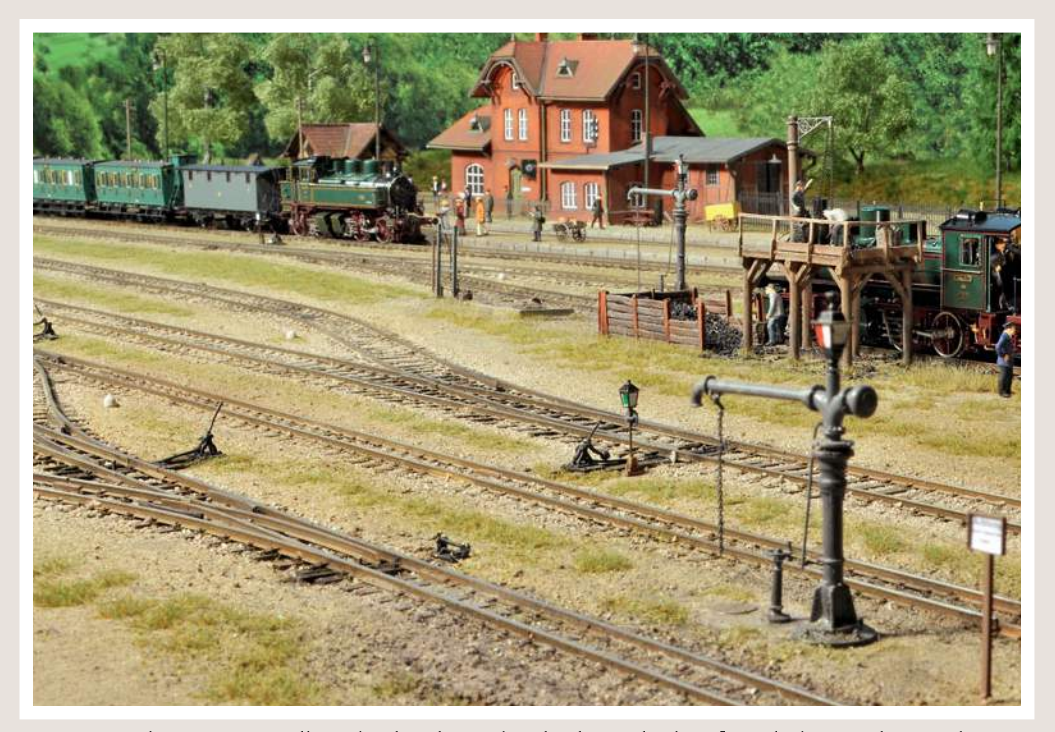


eine wesentliche Voraussetzung für die industrielle Entwicklung schwer zugänglicher Gebiete. Ohne die schmalspurigen Strecken, die auch für kleinere Betriebe in den engen Gebirgstälern ein Anschlussgleis boten, wäre eine umfassende Industrialisierung in den armen Regionen des Erzgebirges nicht möglich gewesen.

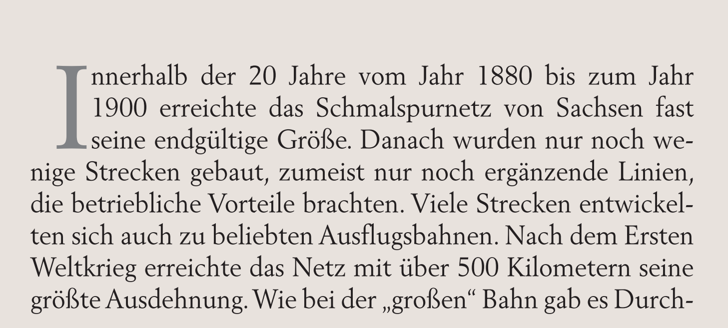


Auch die Schmalspurloks werden mit Hilfe von Weidenkörben bekohlt. Allerdings gibt es hier keinen Kran, die Körbe werden manuell die Treppe hinaufgewuchtet!





Beim Wasserkran weisen Voll- und Schmalspur die gleiche Technik auf. Auch die Weichen sind in beiden Fällen ortsgestellt.



Innerhalb der 20 Jahre vom Jahr 1880 bis zum Jahr 1900 erreichte das Schmalspurnetz von Sachsen fast seine endgültige Größe. Danach wurden nur noch wenige Strecken gebaut, zumeist nur noch ergänzende Linien, die betriebliche Vorteile brachten. Viele Strecken entwickelten sich auch zu beliebten Ausflugsbahnen. Nach dem Ersten Weltkrieg erreichte das Netz mit über 500 Kilometern seine größte Ausdehnung. Wie bei der „großen“ Bahn gab es Durchgangs- und Endbahnhöfe, Knotenbahnhöfe und sogenannte „Gabelstellen“, eine in Sachsen gebräuchliche Bezeichnung für Trennungsbahnhöfe.

Wenn man es genau definieren wollte, könnte man den Modellbahnhof Neustadt als Spurwechselbahnhof bezeichnen, besteht er doch aus zwei Bahnhöfen mit Gleisen verschiedener Spurweiten. Wollten Reisende in einem Spurwechselbahnhof umsteigen, mussten sie sich zum jeweils



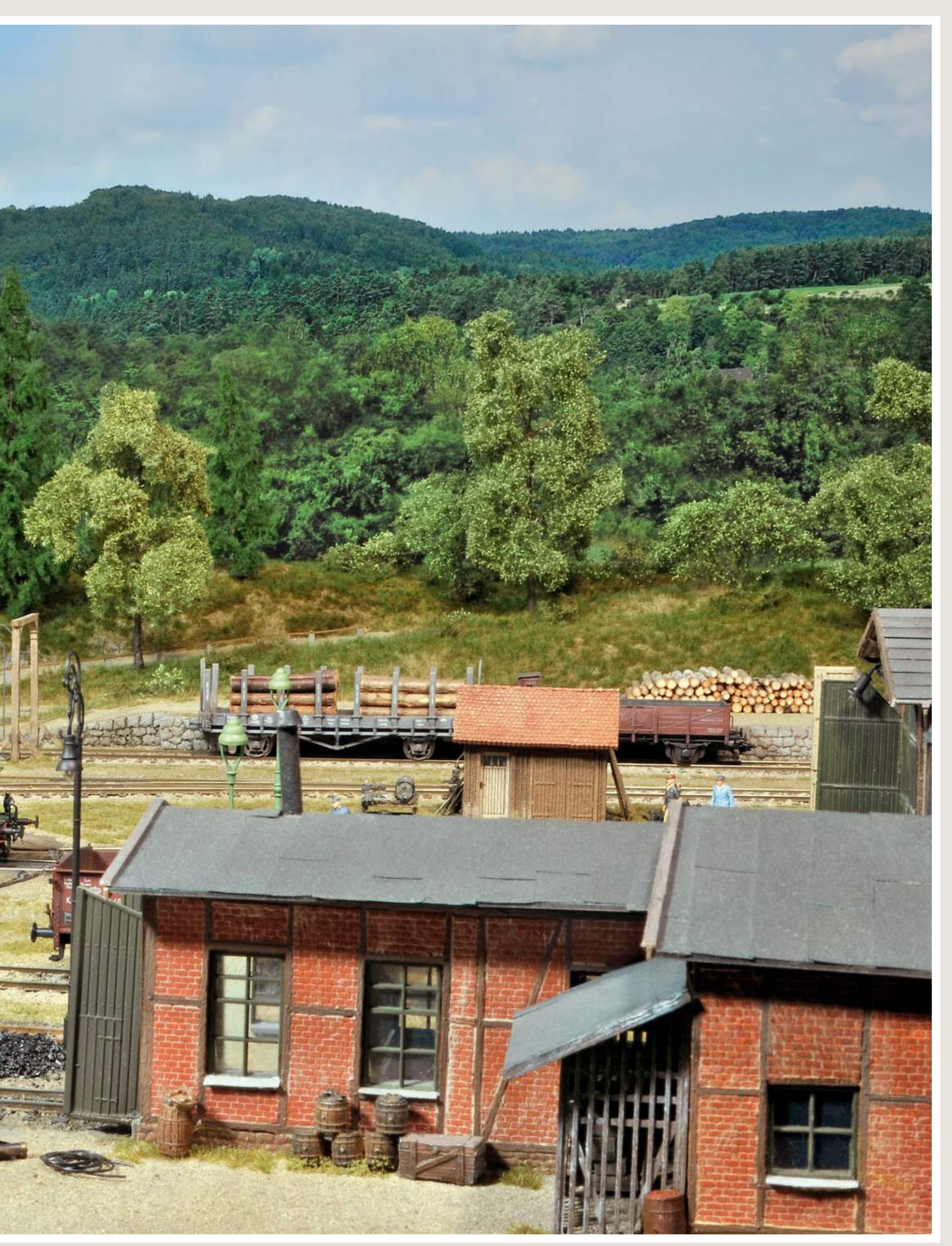
Hinter dem Schmalspur-Heizhaus gibt es eine Stelle, an der sich „brauchen-wir-bestimmt-mal-irgendwann-Material“ sammelt. Ansonsten ist dies der Ort, an dem die Personenwagen im Inneren gereinigt werden, die Werkzeuge lagern in der Kiste.

anderen Bahnhofsteil begeben. Fracht musste umgeladen werden, was oft sehr zeitraubend war. Im Laufe der Entwicklung der Eisenbahn hat man mit Rollbockbetrieb und der Anlage von Dreischienengleisen Möglichkeiten einer besseren Verzahnung der zwei Spursysteme gefunden, die den Güterumschlag erleichterten.

Brandls Epoche-1-Anlage hingegen zeigt den Urzustand. Normalspur- und Schmalspurgleise liegen getrennt voneinander, jede Seite hat ihr Bahnhofsgebäude und ihre kleine Lokstation. Die weitläufigen Gleisanlagen machen das Vergleichen leicht. Bei der Schmalspurbahn wirkt alles eine Nummer kleiner, was sehr reizvoll anzuschauen ist. Drei Bahnhofsgleise erstrecken sich vor dem einstöckigen Stationsgebäude, das wohl nur den Fahrkartenverkauf und einen Wartesaal beherbergt. Für die zwei Bahnsteige sind Schüttungen aus Sand ausreichend. Während das dritte Gleis in



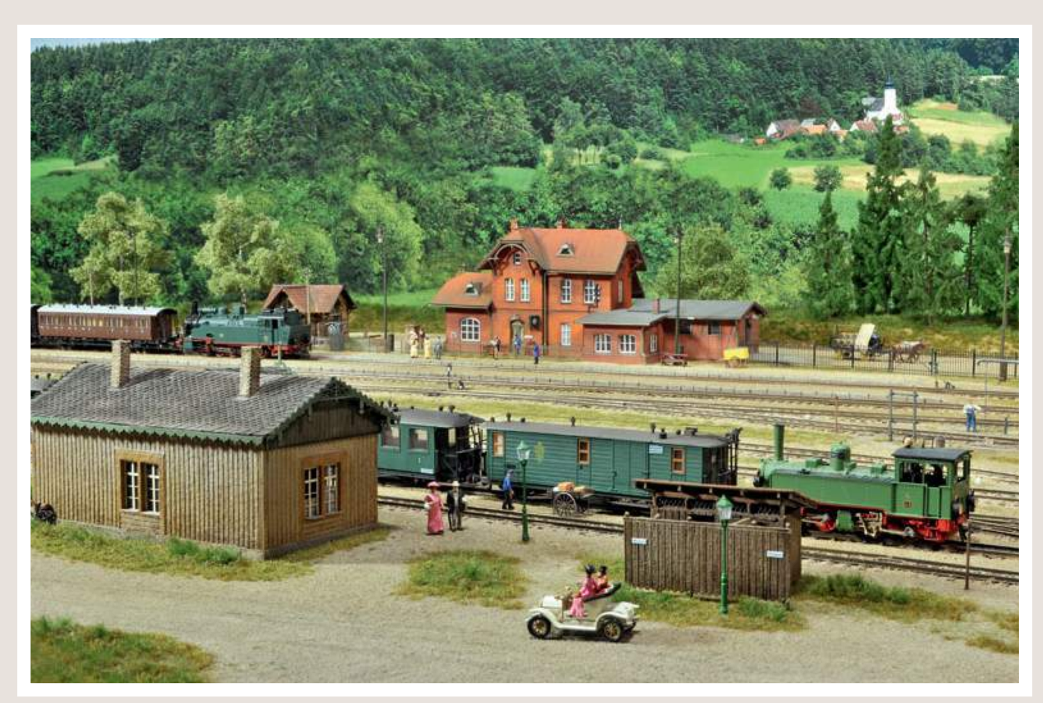
Aktuell wird eine der noch recht jungen Maschinen der Gattung IV K für den Tageseinsatz bereitgemacht. Das vordere linke Triebwerk



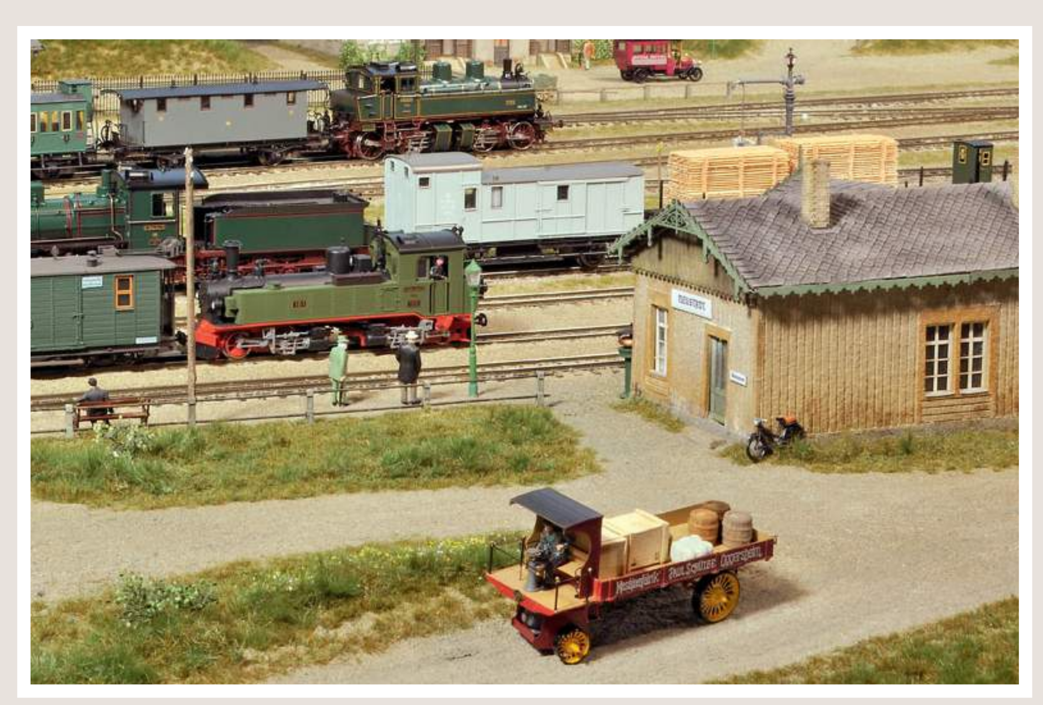
scheint heute besondere Aufmerksamkeit zu bekommen, vielleicht war es bei den letzten Einsätzen auffällig.


Männer
Frauen





Das Empfangsgebäude auf der Schmalspurseite ist ein besserer Bretterschuppen.



Das kleine Gebäude erfüllt seinen Zweck jedoch vollständig.

Auf der Schmalspurseite des Neustädter Bahnhofs scheint nicht nur das EG, sondern vieles ein Stück schlichter und urtümlicher als auf der Regelspurseite ausgeführt zu sein, so auch dieses Toilettengebäude.

einem Abstellgleis endet, führen die Gleise 1 und 2 direkt zur kleinen Lokstation, die nur das betrieblich Notwendigste aufweist: einen länderbahntypischen Wasserkran, ein Podest mit Weidenrutenkörben, die von Eisenbahnern mit einer Schaufel mit Kohle aus einem Kohlenhaufen befüllt werden, und ein einständiger Lokschuppen mit anschließender Werkstatt für die betriebliche Ruhezeit. Mehr braucht es nicht, um den kleinen Maschinen die nötige Versorgung, Pflege und Wartung zukommen zu lassen, damit sie zuverlässig ihren Dienst versehen.

Etwas abseits des Stationsgebäudes steht eine rustikale, halb überdachte Toilettenanlage aus Holz mit getrennten Eingängen für Männer und Frauen bereit.



Um in den abfahrbereiten Zug einsteigen zu können, ist Gleis 1 zu überqueren.





Die Gleisanlagen des Schmalspurteils im Neustädter Bahnhof sind – aus Vollbahnsicht – äußerst bescheiden und einfach. Ein einständiger Schuppen muss z.B. für die Loküberrnachtung ausreichen.



Auf der Zufahrt zum Bahnhof herrscht reger Betrieb. Vornehm gekleidete Reisende warten auf dem Bahnsteig, und kurios anmutende Fahrzeuge aus den Kindertagen des Automobilbaus bringen weitere Fahrgäste, die bald die Reise mit der Schmalspurbahn antreten werden. Im Güterschuppen auf der anderen Seite des Stationsgebäudes wird Fracht umgeschlagen. Gerade kommt einer der ersten motorisierten Lastwagen der Daimler-Motoren-Gesellschaft Cannstatt mit offener Pritsche herangefahren. Auf der Ladefläche liegen zwei prall gefüllte Säcke, der Fahrer mit Frack und Zylinder sitzt auf dem offenen Kutschbock, nun mit dem Lenkrad vor sich statt mit den Zügeln in der Hand. Noch sind diese neumodischen, ratternden Gefährte die Ausnahme, noch sind Pferdefuhrwerke die bevorzugten Transportmittel, doch die technische Entwicklung lässt sich nicht aufhalten. Gottlieb Daimler und Karl Benz zählen zu den Pionieren motorisierter Transportfahrzeuge um 1900. Am 1. Oktober 1896 verkaufte Gottfried Daimler den ersten motorgetriebenen Lastwagen. Dieser hatte eine Nutzlast von 1,5 Tonnen, einen 2-Zylinder-Viertaktmotor mit 1,06 Liter Hubraum und eine Leistung von 4 PS, was eine Höchstgeschwindigkeit von 12 km/h erlaubte. Der Lkw kostete damals 4.600 Goldmark (heute ca.



Auch der Güterschuppen ist nicht sehr groß, wenngleich hier ein reger Umschlag stattfindet. Vor allem landwirtschaftliche Güter aus dem von der Schmalspurbahn erschlossenen Raum bestimmen hier das Geschehen.

150 000 €). Ebenfalls bereits in der Frühzeit des Lastwagenbaus aktiv war ein weiterer „Vater" des Automobils, Carl Benz. Nachdem er bereits 1895 einen Motoromnibus konstruiert hatte, stellte er im Jahr 1900 den ersten eigenen Lastwagen vor. Ein weiterer bedeutender Pionier des Nutzfahrzeugbaus war Heinrich Büssing, der 1903 in Braunschweig die Heinrich Büssing, Specialfabrik für Motorlastwagen, Motoromnibusse und Motoren gründete und noch im selben Jahr mit der Serienfertigung von Lastwagen begann.

An der Rampe des Güterschuppens, der sich mit seinem Fachwerk und dem großen Ladetor sehr schön in das Bahnhofsensemble einfügt, ist Bauer Krug mit seinem Pferdefuhrwerk vorgefahren. Gerade werden zwei Getreidesäcke abgeladen, die er als Frachtgut nach Steinbach bei Jöhstadt aufgeben will. Im Innern des Schuppens unterhalten sich zwei Eisenbahner angeregt. „Haste schon gehört, dass jetzt auch der Bauer Franzke sich einen Motor-Lastwagen gekauft hat?", sagt der eine. Darauf der andere: „Ich weiß nicht, wohin das alles noch führen soll mit all diesem neumodischen Kram." Bald darauf fährt Bauer Franzke mit seinem orangefarbenen Motor-Lastwagen vor, und selbstverständlich wird auch sein Frachtgut gern entgegengenommen.



Neben dem Güterschuppen liegt ein schmales unbebautes Grundstück mit Bäumen, Hecken und Wiese. Hier bildet die Natur einen



wohltuenden Ausgleich zur Technik der Bahn.



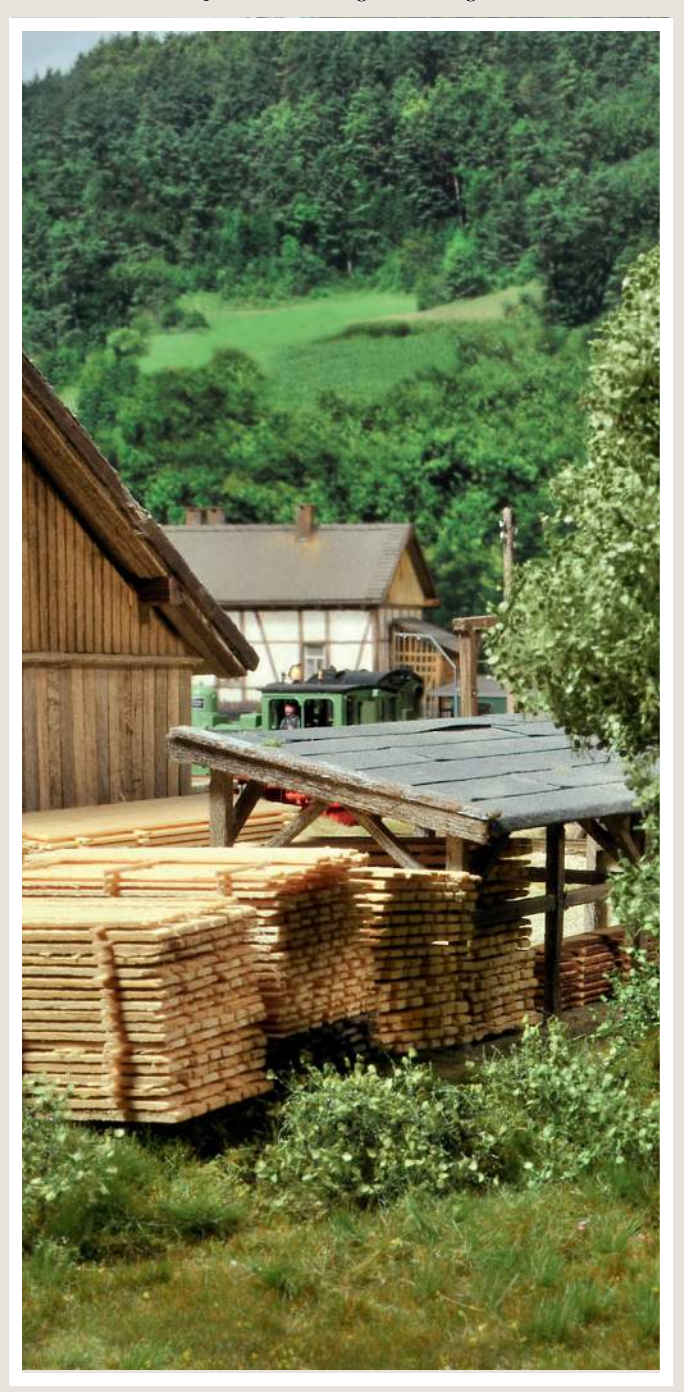
Sägewerk

Das Bahnhofsgelände wird von einer Baumgruppe begrenzt, hinter der sich das Gelände einer kleinen Industrieansiedlung befindet. Ein Sägewerk verarbeitet das Holz, das mit der Schmalspurbahn angeliefert wird. Mehrere außen liegende Holzstapel warten auf Abholung, neu angelieferte Baumstämme liegen zur Bearbeitung bereit. Die Maschinen des Sägewerks arbeiten in einem großen Gebäude mit tief herunterhängendem Dach, das zu Demonstrationszwecken abgenommen werden kann. Dann zeigt sich eine detailreiche Inneneinrichtung mit Arbeitern und Maschinen, die sich der Auftraggeber gewünscht hat und die von Josef Brandl gekonnt umgesetzt wurde.

Überquert man den Lagerplatz vor dem Sägewerk, kommt man zu einem kleinen Nebengebäude mit außen

Große Stapel fertig gesägter Bretter warten hier auf den Abtransport mit der Schmalspurbahn.

Die Weiterverarbeitung oder der Versand sollte bald erfolgen, da das Holz hier ohne jeden Witterungsschutz lagert.



angebautem Toilettenhäuschen der Marke „Plumpsklo“, hinter dem sich ein großes zweistöckiges Haus mit Dachausbau erhebt. Hier dürften sich Wohnungen für die Arbeiterfamilien des Sägewerks befinden.

Vor dem Eingang hat sich eine Familie mit Kind und Kegel aufgestellt, als würde sie jeden Moment Gäste empfangen wollen – oder als übte man schon einmal für den Fotografen, den man demnächst aufsuchen will.



Das kleine Häuschen war die Keimzelle des Gewerbes. Hier wohnte der Sägereibesitzer, bevor der Betrieb groß und erfolgreich wurde.





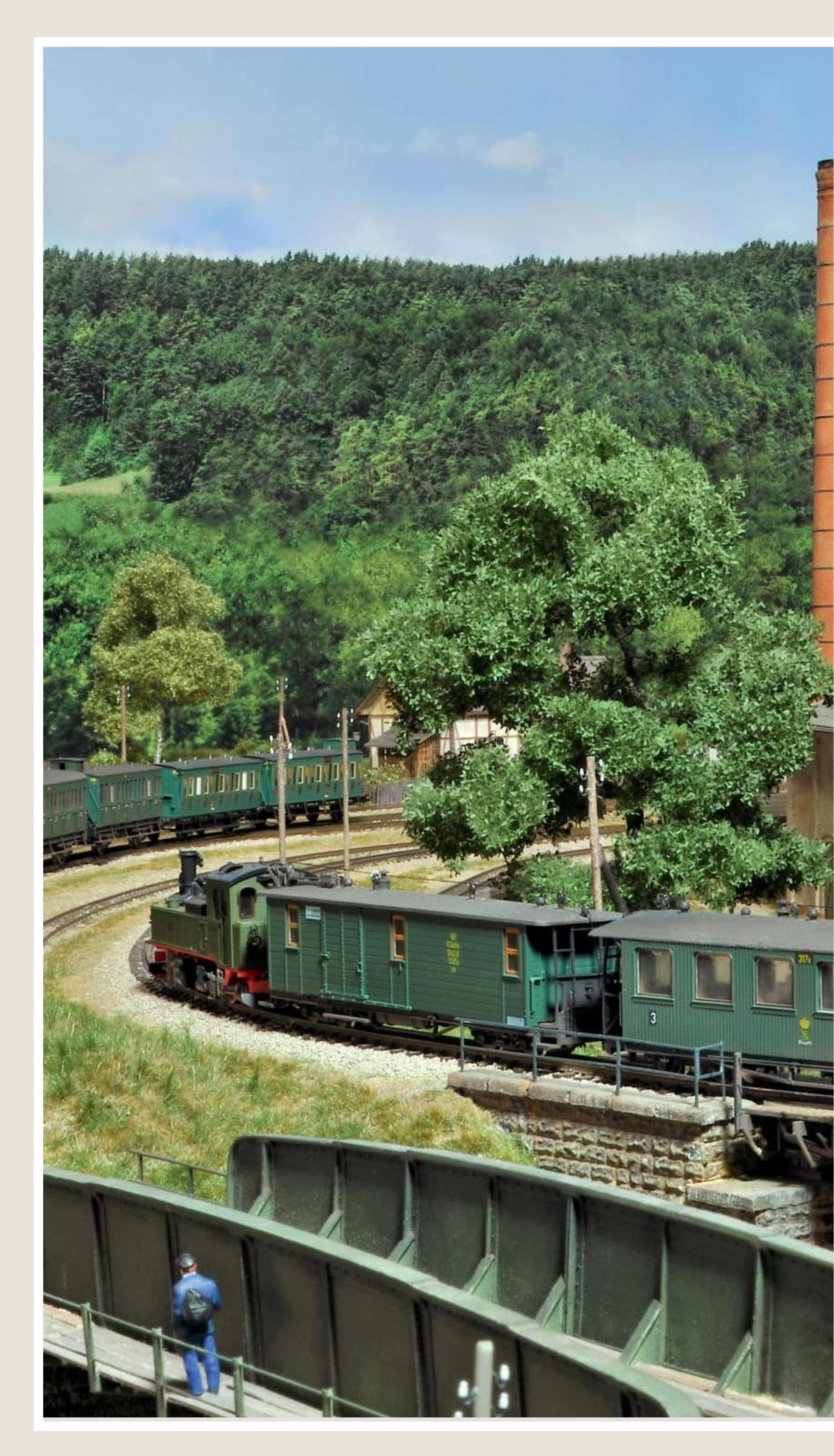
Heute lebt der Vorarbeiter in dem Häuschen und ist daher jederzeit einsatzbereit an den Maschinen.



Demnächst geht es zum Lichtbildner. Da kann man das in Pose Stillstehen schon mal vorher üben.

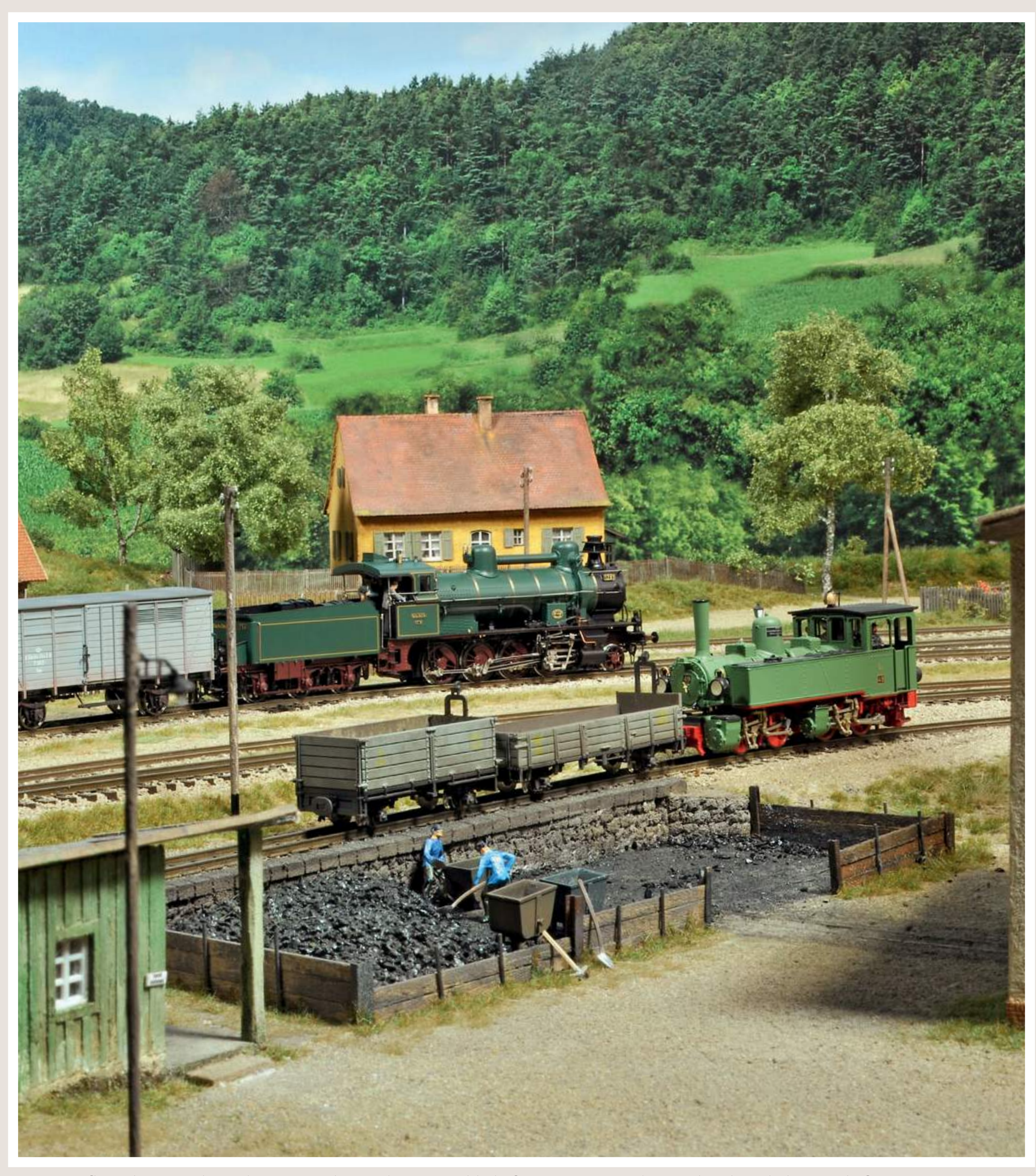


Der Stammholzvorrat der Sägerei ist geschrumpft. Bald muss Nachschub anrollen.



Die Bahnhofsausfahrt verläuft in einem engen Bogen um das Heizhaus des Sägewerks, bis die Brücken über den kleinen Fluss erreicht sind.





Die Dampfkessel im Heizhaus des Sägewerks werden mit Kohle befeuert. Diese wird per Schmalspurbahn angeliefert.

Heizhaus

Wer in diesem Haus wohnt, profitiert auch von der Wärmeversorgung durch das hinter dem Gebäude angebaute Heizhaus, das in erster Linie dem Betrieb des Sägewerks dient. Die rußgeschwärzte Fassade zeigt, dass Kohle der Energieträger ist. Entsprechend hoch ist der Schornstein hinter dem Kesselhaus, doppelt so hoch wie das Wohnhaus. Ein markanter Blickfang auf der Anlage. Angeliefert wird die Kohle natürlich mit der Schmalspurbahn, die einen Gleisanschluss zum Kohlenlagerplatz eingerichtet hat. Aus offenen Güterwagen wird die Kohle über eine Rampe auf den Lagerplatz geschaufelt, wo Arbeiter in harter Handarbeit Hunte befüllen, die sie dann über Feldbahngleise in das Heizhaus schieben.

Dies ist nur eine kleine Szene auf der Anlage, aber es ist erstaunlich, wie detailgetreu sie durchgestaltet ist und damit der Realität nah kommt!

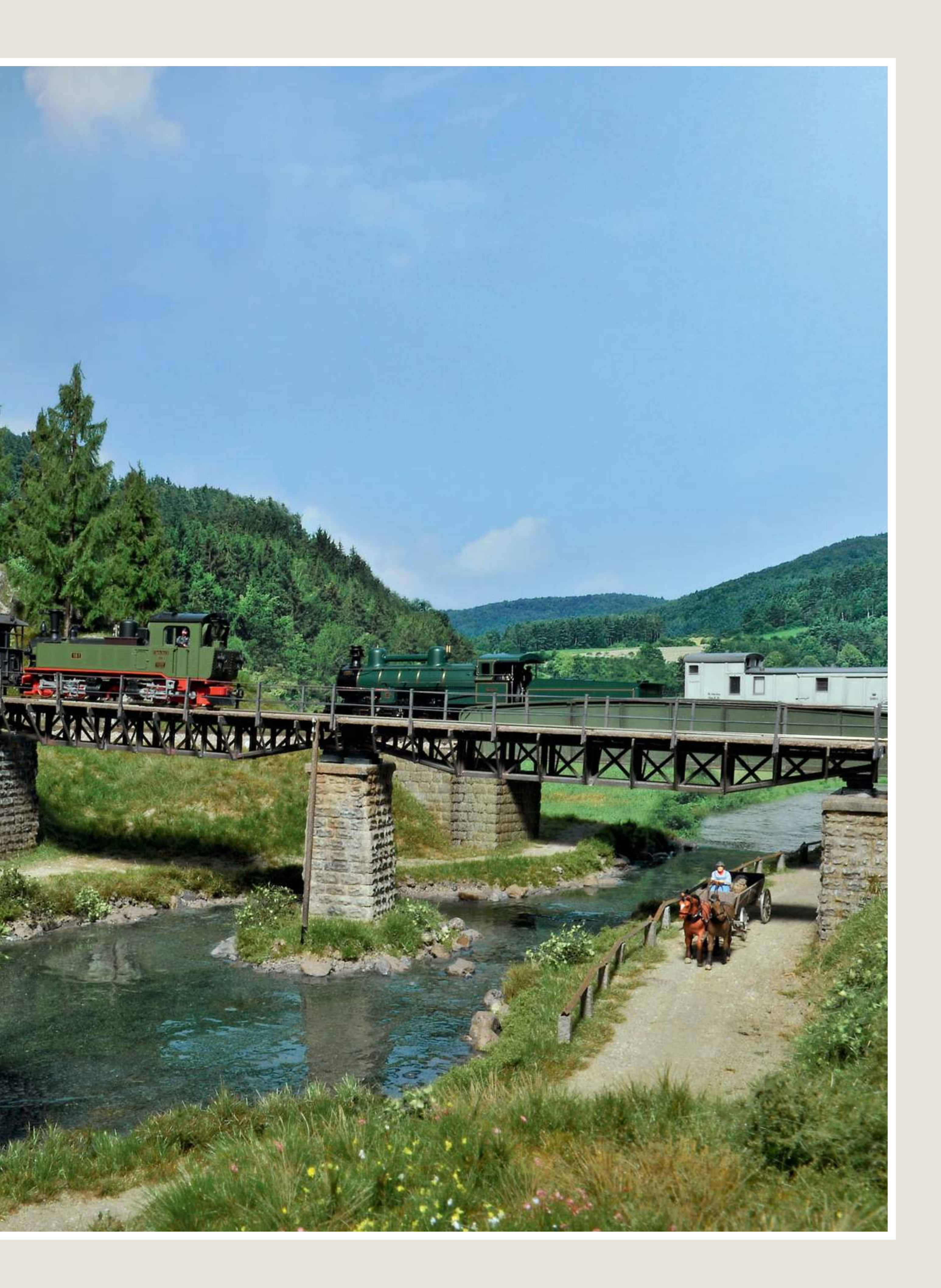
Die Stellung der IV K zu den Wagen verrät, dass der Zug von Jöhstadt nach Neustadt fährt. Von hier auf der Brücke sind es für die Passagiere nur noch wenige Fahrminuten, bis sie aussteigen können.

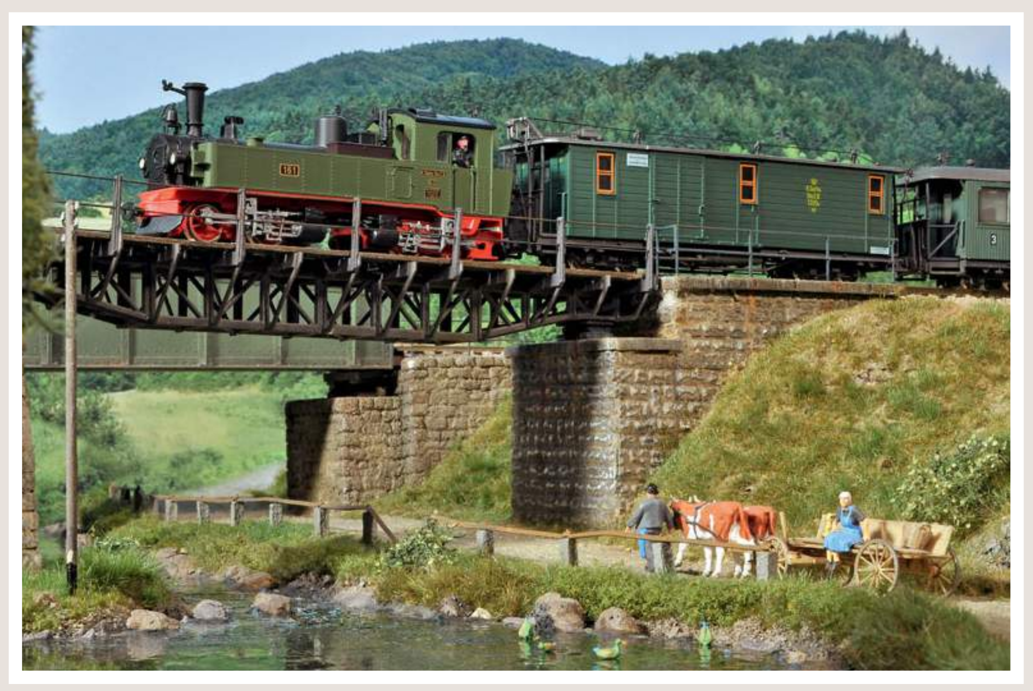


Fluss und Brücke

Zwischen die beiden großen Schenkel der U-förmigen Anlage hat Brandl ein landschaftlich wunderbar gestaltetes Verbindungsstück eingefügt, quasi als Übergang von dem weitläufigen Bahnhofsteil der Normal- und Schmalspurbahn zum Gebirgsteil.

Die vom Bahnhof kommenden Gleise beider Bahnen überqueren einen Fluss, der sich nach hinten verengt. Das hat zur Folge, dass ihn die Schmalspurbahn im Vordergrund auf einer doppelten Unterzugbrücke mit einem Mittelpfeiler überquert, während das hintere Normalspurgleis auf einer kurzen grünen Vollträgerbrücke ruht. Widerlager und Mittelpfeiler sind aus Bruchsteinen gemauert. Beide Brücken bilden einen schönen Kontrast aufgrund ihrer Bauart. Während die Unterzugbrücke aus einem filigranen Eisenfachwerk besteht, wirkt die Vollträgerbrücke sehr wuchtig mit ihren grünen Stahlwänden. Es ist herrlich anzusehen, wenn die zumeist in Grün daher kommenden Züge der Königlich



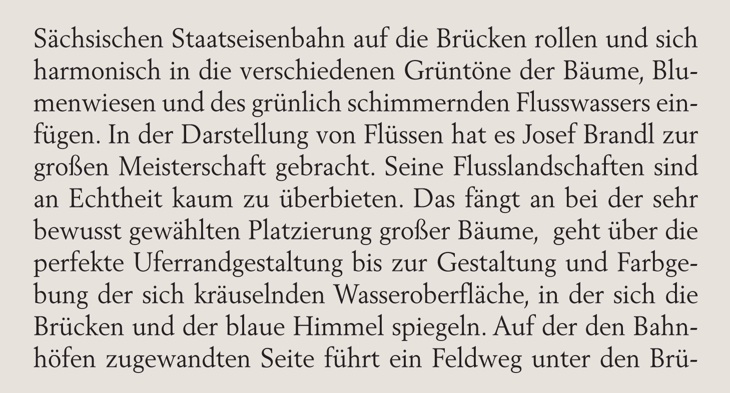


Während oben die Moderne Einzug gehalten hat, folgt man dem Weg am Fluss wie seit Jahrhunderten.





Offensichtlich kreucht in den feuchten Flussauen so einiges, was Störchen mundet. Ihr Nest haben sie im nächsten Dorf auf dem Giebel des höchsten Hauses.



Sächsischen Staatseisenbahn auf die Brücken rollen und sich harmonisch in die verschiedenen Grüntöne der Bäume, Blumenwiesen und des grünlich schimmernden Flusswassers einfügen. In der Darstellung von Flüssen hat es Josef Brandl zur großen Meisterschaft gebracht. Seine Flusslandschaften sind an Echtheit kaum zu überbieten. Das fängt an bei der sehr bewusst gewählten Platzierung großer Bäume, geht über die perfekte Uferrandgestaltung bis zur Gestaltung und Farbgebung der sich kräuselnden Wasseroberfläche, in der sich die Brücken und der blaue Himmel spiegeln. Auf der den Bahnhöfen zugewandten Seite führt ein Feldweg unter den Brücken hindurch. Ein Pferdefuhrwerk fährt gemächlich dahin, ein am Ufer stehender Angler hofft auf einen guten Fang und ein Bauer und seine Frau haben ihre Sensen mitgebracht und sind mit Mäharbeiten auf einem kleinen Stück Wiese beschäftigt. Idylle pur – wie gemalt.

Am Bahnübergang

Zu einem stimmigen Gesamtbild einer Anlage gehört auch eine harmonisch in die Landschaft sich einfügende Stra-



Der Schienenomnibus ist ein Versuch der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen, Strecken mit geringem Fahrgastaufkommen kostengünstig zu bedienen. Man baute hierzu einen echten Straßenonmibus schienentauglich um. 18 Fahrgäste fanden hier Platz.

ßen- und Wegegestaltung. Eine Straße schlängelt sich vom Tal in die Bergregion. Hin und wieder bemüht sich eines der PS-schwachen Fahrzeuge aus den Anfängen des Automobilbaus die mäßige Steigung nach oben zu bewältigen. Während bei der Schmalspurstrecke mit einer Unterführung ein Durchlass geschaffen wurde, gibt es bei der Normalspurbahn einen Bahnübergang, vor dem die Fahrzeuge anhalten müssen, wenn sich ein Zug nähert. Gerade rollt ein Personenzug aus Richtung Neustadt heran. Der Bahnwärter, als Respektsperson deutlich erkennbar an seiner blau-schwarzen Uniform mit Mütze und Krawatte, ist aus seinem kleinen Klinkerbau herausgetreten und gibt einem blauen Motorwagen ein Handzeichen zum Anhalten. Das Läutewerk am Gleis hat das Herannahen des Zuges angekündigt. Ein Wanderer mit Rucksack betrachtet interessiert die Szene. Der Bahnübergang ist mit Signaltafeln gesichert, die dem Lokführer den Anfang und das Ende des Bahnübergangs anzeigen. Außerdem ist er gehalten, vor Erreichen des Übergangs ein Pfeifsignal anzusetzen. Diese Sicherungsmaßnahmen reichten vollkommen aus in den Anfangszeiten der Länderbahnen. Die Einführung von Bahnschranken erfolgte erst später, als der Straßenverkehr

Es kommt bei denen, die es sich leisten können, mehr und mehr in Mode, heimische romantische Gegenden aufzusuchen. Rundfahrten im offenen Omnibus anzubieten ist da natürlich eine clevere Geschäftsidee des Fuhrunternehmers.



Das blaue Auto muss warten, bis der Zug passiert hat.



Die höherliegende parallele Schmalspurstrecke wird hingegen unterquert.

lebhafter wurde. Soeben passiert der Personenzug aus Neustadt in gemächlicher Fahrt den Bahnübergang.

Er wird geführt von einer 1'B-Schlepptenderdampflokomotive der Gattung III b. Zwischen 1873 und 1901 wurden von den Firmen Hartmann, Henschel und Schwartzkopff insgesamt 204 Lokomotiven dieser Gattung an die Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen geliefert. Hinter der Lok läuft ein grauer Begleit- oder Packwagen, gefolgt von einer schönen Garnitur sächsischer Abteilwagen. Kaum ist der letzte Wagen vorbeigerollt, gibt der Bahnwärter die Straße wieder frei für den blauen Motorwagen, der nach Kräften beschleunigt, um die nach dem Bahnübergang folgende Steigung zu bewältigen. Der sächsische Bahnbeamte kommt zurück in sein Bahnwärterhäuschen und es kehrt wieder Ruhe ein.


E

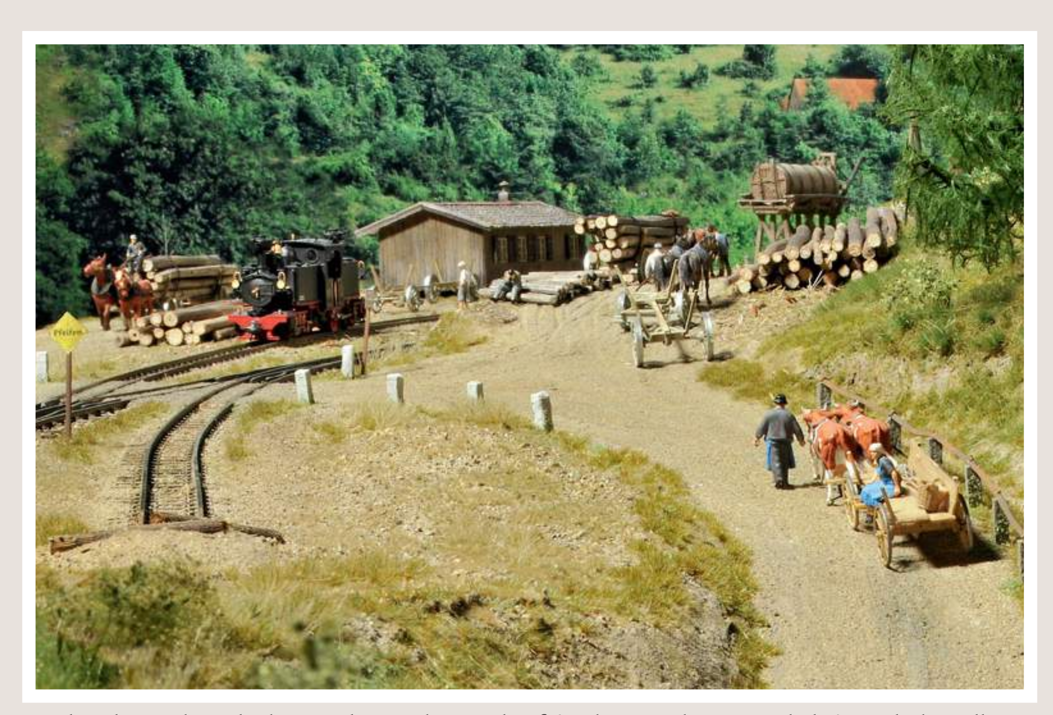




In den Bergwäldern liegen viele frisch geschlagene Stämme zum Abtransport bereit.



Die Abzweigung zum Holzplatz erfolgt auf freier Strecke. Ein Weichenwärter sorgt für Sicherheit.



Das hier lagernde Holz dient nicht nur dem Verkauf (und Versand per Eisenbahn), auch das selbst benötigte Holz wird hier zwischengelagert.

Das Holzlager

Kurz bevor die Schmalspurbahn in einem weiten Linksbogen in die Steigung der Bergstrecke nach Steinbach bei Jöhstadt übergeht, zweigt an einer Weiche ein Gleis nach links ab, das zu einem großzügig angelegten Holzlager führt. Es zeigt, wie essentiell der Holztransport für die Menschen damals war. Holz war neben Kohle ein wichtiger Energieträger. War ein Fluss in der Nähe, war die Flößerei ein gängiges Mittel, sperrige Holzstämme über längere Strecken zu transportieren. Mit dem Aufkommen der Eisenbahn übernahm diese vermehrt die Rundholztransporte.

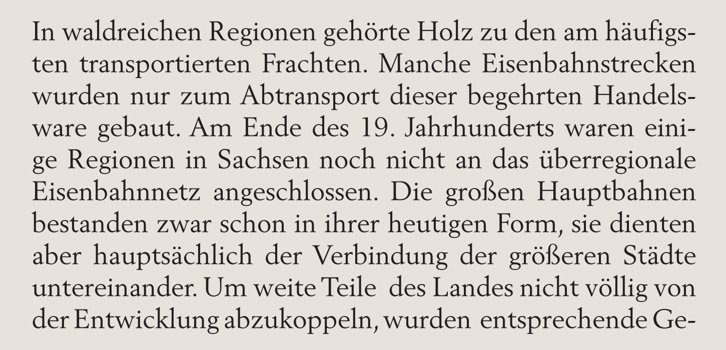


Die urige Doppellok der Gattung „II K alt“ ist für den Abtransport der beladenen Holzwagen zuständig.





Auch auf freier Strecke waren die Fairlie-Lokomotiven maximal 30 km/h schnell.



In waldreichen Regionen gehörte Holz zu den am häufigsten transportierten Frachten. Manche Eisenbahnstrecken wurden nur zum Abtransport dieser begehrten Handelsware gebaut. Am Ende des 19. Jahrhunderts waren einige Regionen in Sachsen noch nicht an das überregionale Eisenbahnnetz angeschlossen. Die großen Hauptbahnen bestanden zwar schon in ihrer heutigen Form, sie dienten aber hauptsächlich der Verbindung der größeren Städte untereinander. Um weite Teile des Landes nicht völlig von der Entwicklung abzukoppeln, wurden entsprechende Gesetze erlassen, die den Bau von Nebenbahnen regelten. In den Ländern Baden und Bayern verwendete man den Begriff Lokalbahn (in Bayern auch Vizinalbahn), in Sachsen war hingegen Sekundärbahn üblich. Diese Nebenbahnen ermöglichten es, land- und forstwirtschaftliche Waren relativ schnell und preisgünstig auch auf entfernten Märkten anzubieten. Der Versand von Rundholz aus waldreichen Gebieten wurde sehr bald zum Standbein einzelner Strecken und sicherte deren Überleben bis zum Ende des vorigen Jahrhunderts. Holztransport auf der Schiene hat



Deutlich sichtbar steigt die Strecke nach Jöhstadt hinter dem Holzlagerplatz an.

somit eine lange Tradition. Auch im Erzgebirge war es von Vorteil, dass Schmalspurbahnen abgelegene Bergregionen erreichten. Die Verarbeitung des im Wald geschlagenen Holzes fand dann im Sägewerk statt, in dem das Rohholz zu Schnittholz verarbeitet wurde.

Auf Josef Brandls Epoche-1-Anlage lässt sich der angesprochene Holztransport vom Baumfällen bis zum Sägewerk wunderbar nachvollziehen. Auf der Anhöhe, wo auch ein Schäfer seine Schafe hütet, kann man die Holzfäller bei der Arbeit beobachten. Auf langen Pferdefuhrwerken bringen sie die Baumstämme zu Tal. Ihr Ziel ist der Holzlagerplatz der Schmalspurbahn. Dort wird das Rundholz auf Drehschemelwagen umgeladen, die an der Rampe bereitgestellt werden. Wenn genügend Wagen beladen worden sind, wird ein Zug zusammengestellt, der das Holz direkt zum Sägewerk nach Neustadt bringt.

Meistens ist es eine von den zwei urigen schwarzen Doppelloks der Bauart Fairlie aus englischer Produktion, die die Rangierarbeiten übernimmt. Mit ihren zwei beweglichen



Für die Wasserversorgung der Loks wurde eine vor allem praktische Lösung gefunden. Ob sie wohl den Vorschriften entspricht?

Triebwerken und dem gemeinsamen Führerhaus waren sie auch für sächsische Verhältnisse Ausnahmelokomotiven, haben aber von 1885 bis 1909 den Königlich Sächsischen Staatsbahnen gute Dienste geleistet.

Die mit drei Weichen ausgestatteten Gleisanlagen des Holzlagers kommen dem Wunsch des Modellbahners nach ausgiebigen Rangierbewegungen sehr entgegen. Das Gleis, das zur Rampe führt, kann mit einem zweiten Gleis in weitem Bogen umfahren werden. Es endet in einem Ziehgleis. Auf der anderen Seite zweigt ein Gleis ab, das als Abstellgleis genutzt werden kann. Man fragt sich, was die Faszination dieses Holzlagers ausmacht. Wie kriegt es Josef Brandl hin, dass ein Gefühl von wohltuender Weite beim Betrachter entsteht?

Die Antwort dürfte wieder einmal seine Devise sein: „Weniger ist mehr!" Auf einer Länge von ca. 1,50 m liegen nur spärlich verteilt Bündel unterschiedlich langer Rundhölzer, in einer trefflich gealterten Bauhütte finden sich Büroräume der Holzlagerverwaltung und Aufenthaltsräume für die Holzarbeiter, und richtig viel Platz haben die Fuhrwerksbetreiber zum Rangieren und Wenden ihrer Langholzfuhrwerke, die über einen nur durch Schilder gesicherten Bahnübergang auch bis vor die Bauhütte fahren könnten.

Dampfloks brauchen bekanntlich Wasser, und da könnte es sein, dass nach langem Rangieren und dem Warten auf das Ende der Beladung der Waggons die Wasservorräte bei den Rangierloks zur Neige gehen. Das darf nicht passieren. Deshalb dachten sich die Betreiber des Holzlagers eine rustikale Holzkonstruktion zum Wasserfassen aus. Drei übermannshohe Balkengerüste tragen ein mächtiges Holzfass, aus dem vorne ein bewegliches Wasserrohr herausragt. Gespeist wird diese Wasserstelle wohl von einer unter dem Gerüst befindlichen Quelle. Die Konstruktion scheint auf Zustimmung bei den Lokpersonalen zu treffen, aber ob sie auch den Beifall von eventuell vorbeifahrenden Inspekteuren der Königlich Sächsischen Staatsbahnen bekommt, scheint sehr fraglich.

Stadt · · · Land · · · Meer



30 Jahre Anlagenbau – und immer auf der Höhe der Zeit: So könnte man die Modellbahn-Anlage von Dieter Wagener charakterisieren. Die Anlage erstreckt sich über mehrere Räume, und in jedem hat er ein anderes Thema aufgegriffen: Von der ländlichen Schmalspurbahn über die Nebenstrecke bis zum kleinen Kopfbahnhof einer mittelgroßen Stadt, vom Industriehafen mit starkem Güterumschlag bis hin zu einer vorbildorientierten Nachbildung von Norddeich und Norddeich Mole. Nachgestaltet sind Szenen aus den Zwanziger- und Dreißigerjahren des letzten Jahrhunderts, das Rollmaterial ist DRG-typisch vielfältig.

· · · Jetzt 100 Seiten Umfang · · ·
DIN-A4-Format, Klebebindung, über 140 Abbildungen
Best.-Nr. 671701 | € 15,–



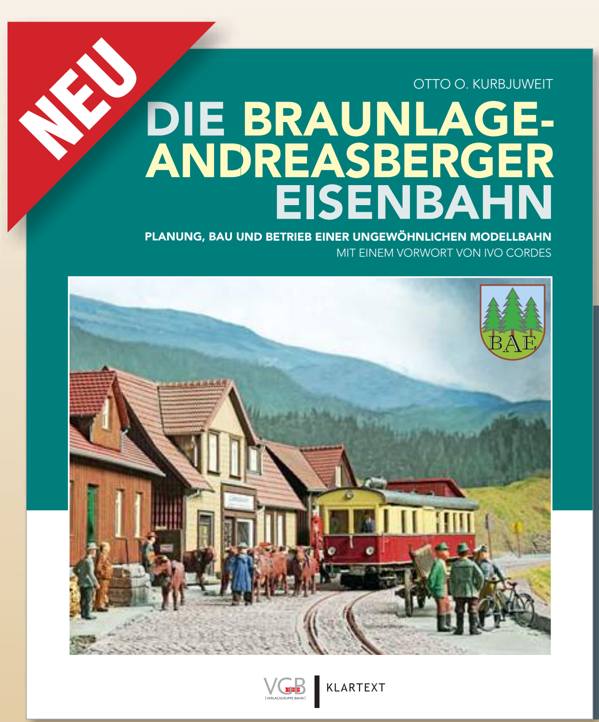
www.vgbahn.de

Erhältlich im Fach- und Zeitschriftenhandel oder direkt beim:
EJ-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 08141/534810, Fax 08141/53481-100, bestellung@vgbahn.de

Eisenbahn JOURNAL

DIE BAE

Wie eine außergewöhnliche Modellbahn entstand



In der „Szene" ist Otto O. Kurbjuweit (OOK) seit langem für pointierte Ansichten bekannt, aber auch für zielführende Ratschläge zu Anlagenplanung, -bau und -betrieb. Doch wie sieht eigentlich seine eigene Anlage aus, die „Braunlage-Andreasberger Eisenbahn" (BAE)? Sie stellt eine fiktive Meterspurbahn im Harz im Maßstab 1:45 dar und „spielt" im Frühjahr 1936. Die Hauptstrecke führt von Braunlage, wo Verbindung zum realen Harzer Meterspurnetz besteht, nach Sieber, hat eine Länge von 57 Metern und weist Steigungen bis zu 33 Promille auf. In diesem großformatigen Band weist OOK mit vielen Grafiken, stimmungsvollen Modellbildern und auch prächtigen großformatigen Fotos den Weg zum Modell einer Eisenbahn. Es geht um Konzeption und Planung, Bau und Technik, um Betriebsstellen und Güterverkehr, um spezielle Bauten und noch speziellere Tannen. Ein Lebenswerk, das Modellbahner aller Baugrößen und Epochen in seinen Bann zieht.

288 Seiten, Großformat 24,5 x 29,5 cm, Hardcover-Einband, mit mehr als 700 Fotos, Zeichnungen und Skizzen sowie zahlreichen Faksimile-Abbildungen

Best.-Nr. 581704
€ 29,95

Erscheint im April 2017



Erhältlich im Fach- und Buchhandel oder direkt bei:
VGB-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck,
Tel. 0 81 41 / 5 34 81 0, Fax 0 81 41 / 5 34 81-100, bestellung@vgbahn.de





Steinbach bei Jöhstadt

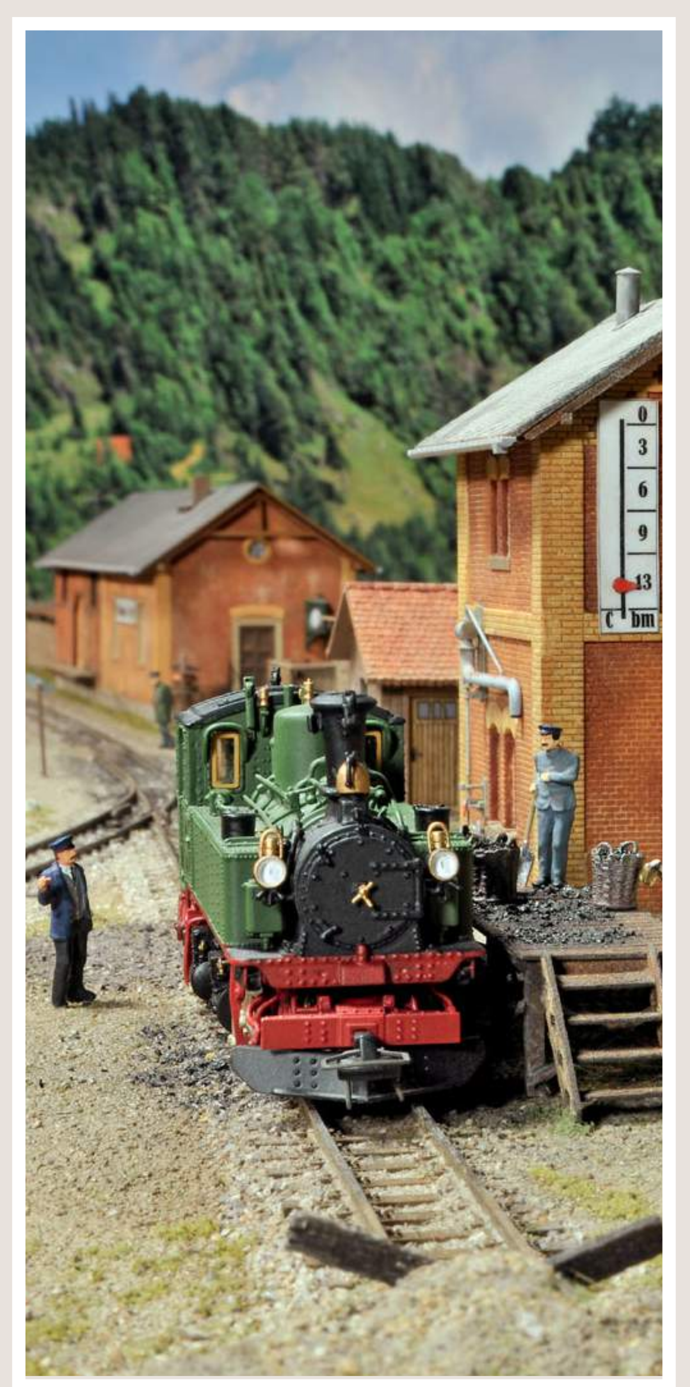
Es war ein spezieller Wunsch des Auftraggebers, Steinbach, den Endbahnhof der Preßnitztalbahn, auf der Anlage nachzubilden. Er liegt höher als Neustadt, sodass die Schmalspurloks kräftig klettern müssen, wollen sie hierher gelangen.

Was macht die Epoche-1-Anlage zu einer sächsischen Modellbahnanlage? Ohne die schönen Modelle der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen würden Modellbahner erst einmal ins Grübeln kommen. Sicher, eine Länderbahn könnte es sein, aber da gab es ja die Preußen, die Bayern, die Württemberger und viele andere. Und am Baustil der Gebäude lässt sich auch nicht ablesen, welcher Landstrich es sein könnte, durch den sich die Züge bewegen. Da helfen dann doch die Namen der Bahnhöfe, wobei bei „Neustadt“ unbedingt der Zusatz „in Sachsen“ folgen muss, will man nicht im falschen Ort gleichen Namens landen. Im Internet findet man unter dem Begriff „Neustadt“ mehr als 45 Orte oder Ortsteile in Deutschland mit diesem Namen. Bei „Steinbach“, dem Endbahnhof der Schmalspurbahn, ist eine derartige Verwechslung weit weniger möglich, denn wie man lesen kann, gibt es wohl nur noch ein anderes Steinbach im Taunus. Der volle



Ein Personenzug rollt in Steinbach ein. Er wird in Kürze zurück nach Neustadt fahren. Vorher erfolgt noch ein Lokwechsel. Die auf dem Bahnsteig wartenden Reisenden brauchen also nicht mehr lange Geduld zu haben.

Hier werden die Loks mit Wasser und Kohle versorgt. Einen Nachtunterstand gibt es für sie jedoch nicht.



Name „Steinbach bei Jöhstadt“ lässt aber Eisenbahnfreunde und Modelleisenbahner aufhorchen, hat doch dieser Bahnhofsname einen besonderen Klang. Da kommen einem die Schmalspurbahnen in den Sinn, die 125 Jahre auf der schmalen Spur von 750 mm durch Sachsen fuhren und von denen einige der einst Königlich Sächsischen Schmalspurbahnen noch immer auf fast 100 Kilometern Streckenlänge täglich von morgens bis abends unterwegs sind.

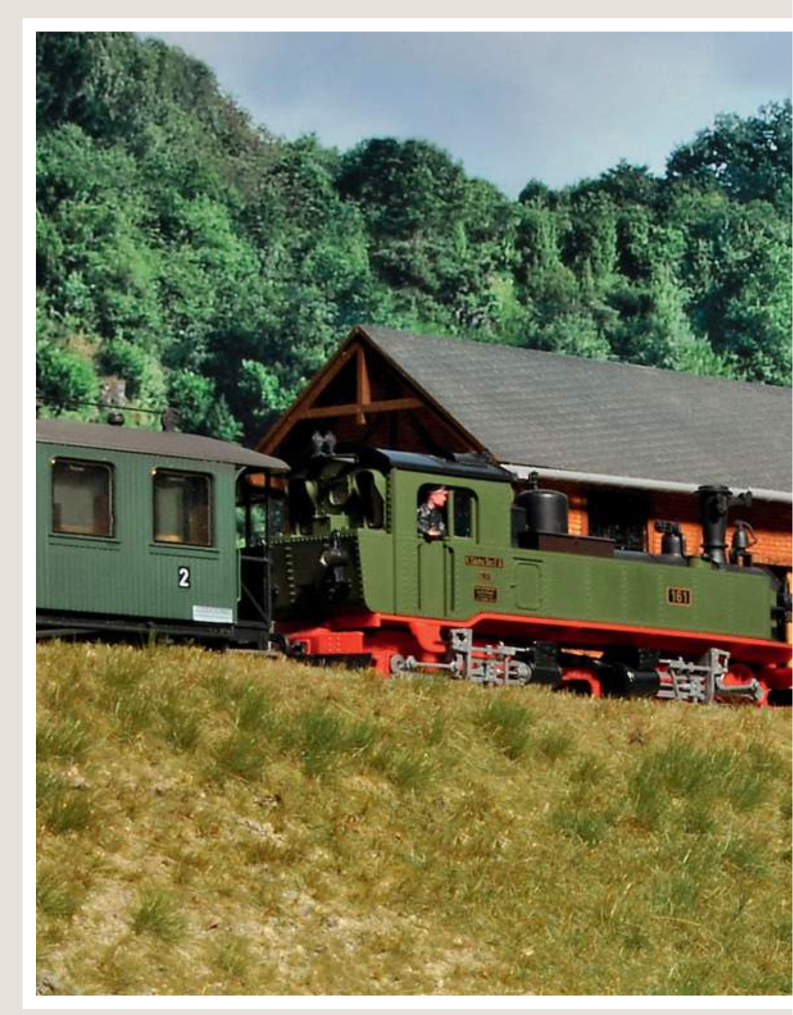
Zahlreiche Eisenbahnfreunde haben sich der Bewahrung der sächsischen Bahngeschichte verschrieben und gründeten Museumsbahnen. Eine davon ist die Schmalspurbahn Wolkenstein-Jöhstadt (auch Preßnitztalbahn), deren Endbahnhof Steinbach bei Jöhstadt ist. Der Verein Interessengemeinschaft Preßnitztalbahn ist heute Betriebsführer der Museumsbahn Steinbach–Jöhstadt und Eigentümer aller Fahrzeuge. Die Vereinsmitglieder arbeiten ehrenamtlich beim Fahrbetrieb der Museumsbahn, der Strecken- und



Auch in Steinbach gibt es die typischen abgesetzten Toiletten.



Der Güterschuppen wurde direkt an das Empfangsgebäude gebaut.



Fahrzeugunterhaltung. Die Interessengemeinschaft Preßnitztalbahn besitzt eine bewundernswerte Sammlung von Fahrzeugen:

- 5 eigene Dampflokomotiven: 99 1542, 99 1568, 99 1590, 99 1594 (alle Sächsische IV K) sowie die 99 4511(Einzelstück)
- 3 Diesellokomotiven (Ns4 199 007, V10c 199 008, V10c 199 009)
- 16 Reisezugwagen verschiedener sächsischer Bauarten (12 Personen- und 4 Gepäckwagen)
- 10 schmal- und 4 normalspurige Güterwagen
- 8 Rollfahrzeuge zum Transport regelspuriger Güterwagen
- 7 Bahndienstfahrzeuge

Sie fahren nach Fahrplan oder auf Bestellung auf der Museumsstrecke, werden aber auch bei Gasteinsätzen auf anderen 750-mm-Schmalspurbahnen eingesetzt. Die Museumsbahn verkehrt von Mai bis Oktober an jedem Wochenende, zu Feiertagen, im Advent sowie zwischen Weihnachten und Neujahr.

Von 1892 bis 1984 führten die Gleise der Schmalspurbahn durch Steinbach. Nach der Einstellung der Strecke und dem Abbau der Gleisanlagen wurde 1985 auf dem Bahnhofsgelände eine Kindertagesstätte errichtet, die aber1999 für die Wiedererrichtung der Gleisanlagen wieder weichen musste. Seit August 2000 ist Steinbach mit der Einweihung des Abschnittes Steinbach–Hp. Stolln der Museumsbahn Steinbach–Jöhstadt Endpunkt der Schmalspurbahn. Die Gleisanlagen wurden auf dem früheren Bahnhofsgelände in Anlehnung an den Gleisplan der 1930er Jahre wieder aufgebaut.

Gebäude

Die Nachbildung genau dieses Bahnhofs wünschte sich der Auftraggeber der Epoche-1-Anlage. Josef Brandl musste nicht lange suchen, geeignete Gebäude zu finden, führt doch die Firma Auhagen, die bezeichnenderweise ihren Firmensitz in Marienberg im Erzgebirge hat, einen sehr schönen Bausatz des Bahnhofs Steinbach mit dem markanten Wasserhaus im Programm. Die Modelle sind für die Regelspur H0 konzipiert, können aber durch Sollbruchlinien auch für die Schmalspur H0e genutzt werden. Diese zwei professionell gealterten Hauptgebäude bilden die Grundlage für die Gestaltung des Bahnhofs Steinbach. Das langgestreckte Bahnhofsgebäude beherbergt eine Güterabfertigung und Warteräume für die Reisenden unter einem gemeinsamen Dach. Frachten können bequem umgeladen werden, da es sowohl auf der Gleis- als auch auf der Straßenseite Verladerampen gibt. Das Bahnhofsensemble wird vervollständigt durch einen Schuppen, ein Läutewerk, eine aus Holz gezimmerte Toilettenanlage und ein kleines Ne-



Eine Fahrt in der 2. Wagenklasse können sich nur die Steinbacher Honoratioren leisten. Das Volk fährt hingegen Holzklasse.

bengebäude beim Wasserhaus. Ausstattungsdetails wie zur Epoche passende Gaslampen, Geländer und Holzzäune vervollständigen das authentische Ambiente.

Gleise und Betrieb

Die Gleisanlagen sind recht einfach gehalten. Das aus Richtung Neustadt kommende Gleis verzweigt sich am Beginn des Bahnhofs und ermöglichte so die Anlage eines Mittelbahnsteigs mit einfacher Schüttung aus feinem Sand und Kies. Von Gleis 1 führt eine Weiche in ein Abstellgleis in Richtung Neustadt, auf der anderen Bahnhofsseite führen Weichen in zwei kurze Gleise, von denen eines zum Wasserhaus und zur kleinen Lokstation führt. Dort wird gerade eine sächsische IV K zur Rückfahrt nach Neustadt aufgerüstet. 13 m^3 zeigt der deutlich sichtbare Wasserstandsanzeiger an der Giebelwand des Wasserhauses an, genug Vorrat für die Versorgung der kleinen Maschinen. Der Wasserkran liegt noch an der Seitenwand des Gebäudes an und kann bei Bedarf zur Einfüllöffnung der Lokomotive geschwenkt werden. Gleich wird die IV K vorziehen zum Holzpodest und Kohle fassen. Ein Eisenbahner steht oben auf dem Holzgerüst neben zwei mit Kohle gefüllten Weidenrutenkörben, sein Kollege hievt gerade einen weiteren vollen Korb hinauf zu ihm.

Das Bahnhofsgelände von Steinbach liegt auf einem hoch gelegenen Plateau, das nach vorn hin steil abfällt und nach hinten mit einem begrünten, mit Bäumen bestandenen Hang abschließt, der fast unmerklich in den fotorealistischen Hintergrund übergeht. Zwischen den Gebäuden und dem Hang verläuft die Zufahrtsstraße zum Bahnhof. Auch hier in Steinbach hat das automobile Zeitalter schon begonnen, allerdings wohl nur für begüterte Herrschaften, die mit ihrem Benz Patent-Motorwagen vorfahren. Allgemein üblich ist die Pferdekutsche oder der Handkarren als Transportmittel für kurze Distanzen. Die Schmalspurbahn scheint gut angenommen zu werden, haben sich doch etliche gut gekleidete Reisende auf dem Mittelbahnsteig eingefunden und sehen dem aus Richtung Neustadt kommenden Zug entgegen. Wohin wird die Reise gehen? Nur bis Neustadt oder nach dem Umsteigen weiter in die nächstgelegene Kreisstadt oder sogar ins Elbflorenz Dresden? Heutzutage braucht man für die Strecke Steinbach bei Jöhstadt bis Dresden Hauptbahnhof mit Bus und Bahn ca. 3 ½ Stunden, zu Zeiten der Königlich Sächsischen Staatsbahnen musste man sicherlich einen halben Tag für die Reise einplanen.

Max Müllers Feierabendreise

So brachte die Schmalspurbahn den Menschen in den abgelegenen Regionen den Anschluss an die weite Welt. Aber auch für den regionalen Verkehr hatte sie eine große Bedeutung. Versetzen wir uns doch mal in die Lage eines Eisen-



Mit drei Loks und zwei Zügen ist der kleine Bahnhof voll! Jetzt ist der Stationsvorsteher gefordert, um den Knoten aufzulösen.

Normaler Betrieb in Steinbach: Während die frische Lok an den Zug rangierte, setzte die erschöpfte bisherige Zuglok im Zickzack zum Wasserfassen um.

bahners, der im Bahnhof Steinbach arbeitet, aber in Neustadt sein Zuhause hat. Nennen wir ihn Max Müller. Max ist froh, dass er mit der Schmalspurbahn morgens seinen Arbeitsplatz erreicht und mit dem letzten Zug wieder nach Hause fahren kann. Er ist für das Stückgut zuständig, das in Steinbach aufgegeben wird oder dort ankommt. Heute waren es wieder einige Ladungen Getreidesäcke und ein paar landwirtschaftliche Geräte der Bauern aus den umliegenden Ortschaften, die mit der Bahn befördert wurden. Max steht mit einigen Mitreisenden auf dem Bahnsteig des Bahnhofs Steinbach.

Vor einer halben Stunde ist der Personenzug von Neustadt kommend auf Gleis 2 eingefahren. Nachdem die Reisenden ausgestiegen waren, hat der Rangierer die IV K abgekuppelt und der Lokführer ist langsam in das Stumpfgleis vorgefahren. Der Rangierer hat per Hand die Weichen



für die Fahrt auf Gleis 1 umgelegt, und die Lok ist dann zum Wasserfassen und Bekohlen zur kleinen Lokstation am Wasserhaus gefahren. Frisch aufgerüstet dampft sie gerade in Rückwärtsfahrt heran, fährt langsam unter Einsatz der Glocke mit lautem Gebimmel durch Gleis 1 und setzt sich nach dem Umlegen der Einfahrtweiche mit dem Führerstand voraus ans andere Ende des Zuges. Wie oft hat Max schon diesem Manöver zugesehen – doch es fasziniert ihn immer wieder.

Die IV K ist schon ein schönes Maschinchen! Er nimmt Platz in einem der langen grünen Vierachser-Traglastenwagen mit Holzaufbau, die die Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen für Reisende der 3. und 4. Klasse beschafft haben. Max fährt 4. Klasse, weil es billiger ist. Die Wagentüren werden geschlossen, ein Pfiff ertönt und der Zug setzt sich langsam in Bewegung. Max hat sich in Fahrtrichtung links ans Fenster gesetzt und genießt den Blick hinunter ins Tal. Er liebt seine sächsische Heimat und freut sich, dass er den schönen Sommerabend zu Hause für ein bisschen Gartenarbeit nutzen kann.

Da fährt der Zug auch schon in den langen Erzgebirgstunnel ein. Immer weiter bergab geht es auf kurvenreicher Strecke, bis das Tageslicht das Ende des Tunnels anzeigt. Es öffnet sich der Blick auf das große Holzlager, wo auch inzwischen der Feierabend für die Holzarbeiter eingekehrt ist. Nur ein paar leere Drehschemelwagen stehen an der Rampe und warten auf Beladung am nächsten Tag. Nach einer langen Rechtskurve rumpelt der Zug über die doppelte Gitterbrücke. Unten am Fluss rollt gerade ein Pferdefuhrwerk gemächlich auf dem Feldweg dahin, und bald sieht Max schon den hohen Schornstein des Heizhauses beim Sägewerk. Nun ist es nicht mehr weit bis zur Ankunft. Der Lokführer legt die Bremsen an und der Personenzug rollt langsam in den Neustädter Schmalspurbahnhof ein. Max steigt aus. Er schaut sich um, ob er vielleicht ein bekanntes Gesicht sieht, doch es ist niemand da, den er kennt. Er ist erstaunt über die fein gekleideten Herrschaften, die sich mit dem Automobil abholen lassen.

„So etwas werde ich mir wohl nie leisten können," murmelt er gedankenverloren vor sich hin. Sein Haus befindet sich auf der anderen Seite des Bahnhofsgeländes in der Nähe des Kohlenlagers. „Ein bisschen Bewegung kann nicht schaden," sagt Max mit neuem Mut und macht sich zu Fuß auf den Weg nach Hause.

Unsere Fachhändler im In- und Ausland, geordnet nach Postleitzahlen

Modellbahn-Center • EUROTRAIN Idee+Spiel-Fachgeschäft • Spielzeugring-Fachgeschäft
FH = Fachhändler • RW = Reparaturdienst und Werkstätten • H = Hersteller • A = Antiquariat • B = Buchhändler • SA = Schauanlagen

01187 Dresden
SCHILDHAUER-MODELLBAHN
Würzburger Str. 81
Tel.: 0351 / 27979215 • Fax: 0351 / 27979213
www.modellbahn-schildhauer.de
modellbahn-schildhauer@online.de
FH

01445 Radebeul
MODELLEISENBAHNEN Grundkötter GmbH
Hauptstr. 22
Tel.: 0351 / 8308180 • Fax: 0351 / 8365950
www.modellbahn-radebeul.de • gruni64@aol.com
FH/RW

04159 Leipzig
bahnundbuch.de Versandhandel für Fachliteratur, Videos, DVDs, CDs
Raustr. 12
Tel.: 0341 / 2682492 • www.bahnundbuch.de
B

10318 Berlin
MODELLBAHNBOX KARLSHORST
Treskow-Allee 104
Tel.: 030 / 5083041
www.modellbahnbox.de
FH/RW/A EUROTRAIN

10589 Berlin
MODELLB. am Mierendorffplatz GmbH
Mierendorffplatz 16
Direkt an der U7 / Märklin-Shop-Berlin
Tel.: 030 / 3449367 • Fax: 030 / 3456509
www.Modellbahnen-Berlin.de
FH EUROTRAIN

10789 Berlin
MODELLBAHNEN TURBERG
Lietzenburger Str. 51
Tel.: 030 / 2199900
Fax: 030 / 21999099
www.turberg.de
FH/RW/A/B EUROTRAIN

12105 Berlin
MODELLBAHN PIETSCH GMBH
Prühßstr. 34
Tel./Fax: 030 / 7067777
www.modellbahn-pietsch.com
EUROTRAIN

14057 Berlin
BREYER MODELLEISENBAHNEN
Kaiserdamm 99
Tel./Fax: 030 / 3016784
www.breyer-modellbahnen.de
FH/RW/A

22083 Hamburg
MEISES ModellbahnCenter MMC GmbH & Co. KG
Beethovenstr. 64
Tel.: 040/60563593 • Fax: 040/18042390
www.meises-mobacenter.de
FH/RW EUROTRAIN

Diese Anzeige kostet nur € 13,– pro Ausgabe
Infos unter Tel.: 08141/53481-153
Fax: 08141/53481-150
e-mail: anzeigen@vgbahn.de

25355 Barmstedt
MODELLBAHNEN HARTMANN
Reichenstr. 24
Tel.: 04123 / 6706
Fax: 04123 / 959473
Modellbahnen-Hartmann@t-online.de
FH/RW/B EUROTRAIN

28865 Lilienthal b. Bremen
HAAR MODELLBAHN-SPEZIALIST
Hauptstr. 96
Tel.: 04298 / 916521 • Fax: 04298 / 916527
haar.lilienthal@vedes.de
FH/RW

30159 Hannover
TRAIN & PLAY
Modelleisenbahnen • Modellautos
Breite Str. 7 • Georgswall 12
Tel.: 0511 / 2712701
Fax: 0511 / 9794430
FH/RW/A

33102 Paderborn
EMS EXCLUSIV MODELL-SESTER
Friedrichstr. 7 • Am Westerntor
Tel.: 05251 / 184752 • Fax: 05251 / 184753
www.modellbahn-sester.de
info@modellbau-sester.de
FH/RW/A/B

34379 Calden
RAABE'S SPIELZEUGKISTE Ankauf – Verkauf von Modelleisenbahnen, Autos
Wilhelmsthaler Str. 11
Tel.: 05674/8234317 • wraabe@gmx.net
FH/RW/A/SA

40217 Düsseldorf
MENZELS LOKSCHUPPEN TÖFF-TÖFF GMBH
Friedrichstr. 6 • LVA-Passage
Tel.: 0211 / 373328
www.menzels-lokschuppen.de
FH/RW EUROTRAIN

42289 Wuppertal
MODELLBAHN APITZ GMBH
Heckinghauser Str. 218
Tel.: 0202 / 626457 • Fax: 0202 / 629263
www.modellbahn-apitz.de
FH

44141 Dortmund
DER LOKSCHUPPEN DORTMUND GMBH
Märkische Str. 227
Tel.: 0231 / 412920 • Fax: 0231 / 421916
www.Lokschuppen.com
FH EUROTRAIN

44339 Dortmund
MODELL TOM
• NEU • GEBRAUCHT • SERVICE •
Evinger Str. 484
Tel.: 0231 / 8820579 • Fax: 0231 / 8822536
www.modelltom.com
FH/RW

45479 Mülheim
MODELLBAHNLÄDCHEN EULER K. EULER
Grabenstr. 2
Tel.: 0208 / 423573 • Fax: 0208 / 30599996
modellbahneuler@aol.com
FH

49078 Osnabrück
J.B. MODELLBAHN-SERVICE
Lotter Str. 37
Tel.: 0541 / 433135
Fax: 0541 / 47464
www.jbmodellbahnservice.de
FH/RW EUROTRAIN

52062 Aachen
M. HÜNERBEIN OHG
Markt 11–15
Tel.: 0241 / 33921
Fax: 0241 / 28013
EUROTRAIN

53111 Bonn
MODELLBAHNLAND BONN
Kölnstr. 32-34
Tel.: 0228 / 342410
Fax: 0228 / 348918
www.modellbahnland.de
FH/RW/H/A/SA

53111 Bonn
MODELLBAHNSTATION BONN
Römerstr. 23
Tel.: 0228 / 637420
FH EUROTRAIN

58135 Hagen-Haspe
LOKSCHUPPEN HAGEN HASPE
Vogelsanger Str. 36-40
Tel.: 02331 / 404453 Fax: 02331 / 404451
www.lokschuppenhagenhaspe.de
office@lokschuppenhagenhaspe.de
FH/RW

63110 Rodgau
MODELL + TECHNIK Ute Goetzke
Untere Marktstr. 15
Tel.: 06106 / 74291 • Fax: 06106 / 779137
info@mut-goetzke.de
FH

63654 Büdingen
MODELL & TECHNIK RAINER MÄSER
Berliner Str. 4
Tel.: 06042 / 3930
Fax: 06042 / 1628
FH EUROTRAIN

67071 Ludwigshafen-Oggersh.
SPIELWAREN WERST
Schillerstraße 3
Tel.: 0621 / 682474
Fax: 0621 / 684615
www.werst.de • werst@werst.de
FH/RW

67146 Deidesheim
moba-tech der modelleisenbahnladen
Bahnhofstr. 3
Tel.: 06326 / 7013171 • Fax: 06326 / 7013169
www.moba-tech.de • info@moba-tech.de
FH/RW

67655 Kaiserslautern
DiBa-MODELLBAHNEN
Königstr. 20-22
Tel./Fax: 0631 / 61880
geschaeft@diba-modellbahnen.de
FH/RW EUROTRAIN

69214 Eppelheim/Heidelberg
MODELLBAHN SCHUHMANN
Schützen-/Ecke Richard-Wagner-Str.
Tel.: 06221 / 76 38 86
Fax: 06221 / 768700
www.Modellbahn-Schuhmann.de
FH/RW EUROTRAIN

70180 Stuttgart
SUCH & FIND An- + Verkauf von Modellbahnen
Mozartstr. 38
Tel. + Fax: 0711 / 6071011
www.suchundfind-stuttgart.de
A

71334 Waiblingen
EISENBAHNTREFFPUNKT Schweickhardt GmbH & Co. KG
Biegelwiesenstr. 31
Tel.: 07151/937931 • Fax: 07151/34076
ets@modelleisenbahn.com
FH/RW/A/B EUROTRAIN

71638 Ludwigsburg
ZINTHÄFNER Spiel – Freizeit
Solitudestr. 40
Tel.: 07141 / 925611
FH

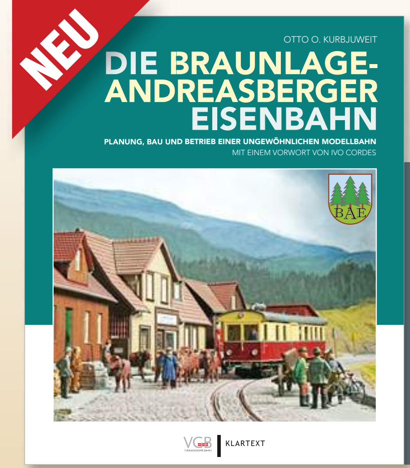
71720 Oberstenfeld
SYSTEM COM 99 Modellbahn-Zentrum-Bottwartal
Schulstr. 46
Tel.: 07062 / 9788811
www.Modellbahn-Zentrum-Bottwartal.de
FH/RW EUROTRAIN

72657 Altenriet bei Stuttgart
MODELLBAHNÖL SR-24 HANS WEISS
Im Breiten Baum 2
Tel.: 07127 / 35020 • Fax: 07127 / 21616
E-Mail: hans.weiss@geromail.de
H

Spezialisten-Verzeichnis

alphabetisch

DIE BAE Wie eine außergewöhnliche Modellbahn entstand



288 Seiten, Großformat 24,5 x 29,5 cm, Softcover-Einband, mit mehr als 700 Fotos, Zeichnungen und Skizzen sowie zahlreichen Faksimile-Abbildungen

Best.-Nr. 581704
€ 29,95

Erscheint im April 2017

In der „Szene" ist Otto O. Kurbjuweit (OOK) seit langem für pointierte Ansichten bekannt, aber auch für zielführende Ratschläge zu Anlagenplanung, -bau und -betrieb. Doch wie sieht eigentlich seine eigene Anlage aus, die „Braunlage-Andreasberger Eisenbahn" (BAE)? Sie stellt eine fiktive Meterspurbahn im Harz im Maßstab 1:45 dar und „spielt" im Frühjahr 1936. Die Hauptstrecke führt von Braunlage, wo Verbindung zum realen Harzer Meterspurnetz besteht, nach Sieber, hat eine Länge von 57 Metern und weist Steigungen bis zu 33 Promille auf. In diesem großformatigen Band weist OOK mit vielen Grafiken, stimmungsvollen Modellbildern und auch prächtigen großformatigen Fotos den Weg zum Modell einer Eisenbahn. Es geht um Konzeption und Planung, Bau und Technik, um Betriebsstellen und Güterverkehr, um spezielle Bauten und noch speziellere Tannen. Ein Lebenswerk, das Modellbahner aller Baugrößen und Epochen in seinen Bann zieht.



Erhältlich im Fach- und Buchhandel oder direkt bei:
VGB-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck,
Tel. 0 81 41 / 5 34 81 0, Fax 0 81 41 / 5 34 81-100, bestellung@vgbahn.de



VORSCHAU

Das nächste 1x1 der Modellbahn:

„Auf dem Lande" ist ein immer wiederkehrendes Thema bei der Gestaltung einer Modellbahnanlage. Gerade wenn man den Eisenbahnbetrieb der Epochen III oder teilweise auch noch IV nachbilden will, bietet es sich an, ländliche Szenarien zu wählen. Allein schon vom Platzbedarf her scheiden städtische Bahnhofsmotive für viele aus. Auch ein kleiner Stadtbahnhof weist eine Vielzahl an Gleisen auf, während eine ländliche Station meist überschaubare Ausmaße hat. Trotzdem sind bei der Modellnachbildung noch mehr als genug Kompromisse zu machen ...

Hinzu kommt, dass wir fast alle eine Sehnsucht nach mehr Nähe zur Natur in uns tragen. „Stadt" haben die meisten zur Genüge tagtäglich um sich herum, sodass eine ländliche Idylle als erholsamer Gegenpol attraktiv ist – auch und gerade auf der Modellbahnanlage.

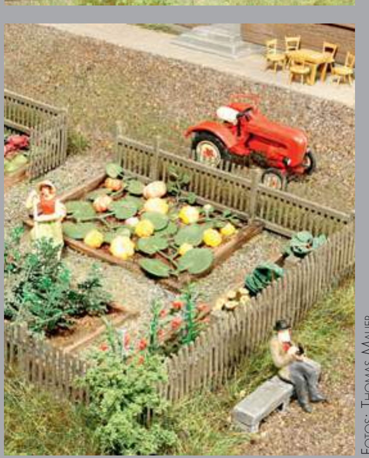
Thomas Mauer zeigt uns im nächsten 1x1 der Modellbahn, wie man ländliche Szenen gestaltet. Die Themenspanne reicht dabei von Apfelbäumen über Bäche, Backhäuser, Bahnsteige, Brücken, Empfangsgebäude, Gärten, Güterschuppen, Kohlenlager, Tanklager, Trafohäuser etc. bis hin zu zusätzlichen vorbildinspirierten Gestaltungsideen.

Der Autor konzentriert sich dabei auf die Modellbaumaterialien, die von den einschlägigen Zubehörherstellern angeboten werden und die in der Regel über den Fachhandel erworben werden können.









Fotos: Thomas Mauer

Auf dem Lande

1x1 der Modellbahn 2/2017 erscheint im Juni 2017



Gegründet von H. Merker
Erscheint in der Verlagsgruppe Bahn GmbH,
Am Fohlenhof 9a, D-82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 0 81 41/5 34 81-0 · Fax 0 81 41/5 34 81-200
E-Mail: redaktion@eisenbahn-journal.de
Internet: www.eisenbahn-journal.de

CHEFREDAKTEUR:
Gerhard Zimmermann (Durchwahl -217)

REDAKTION:
Dr. Christoph Kutter (Durchwahl -210)
Tobias Pütz (Durchwahl -212)
Andreas Ritz (Durchwahl -219)

MODELLBAU:
Josef Brandl

TEXT:
Friedel Helmich

LEKTORAT:
Eva Littek

FOTOGRAFIE:
Gabriele Brandl

LITHOGRAFIE:
Fabian Ziegler

REDAKTIONELLE BETREUUNG:
Tobias Pütz

LAYOUT:
Tobias Pütz

Verlagsgruppe Bahn GmbH


Am Fohlenhof 9a, D-82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 0 81 41/5 34 81-0 · Fax 0 81 41/5 34 81-100

GESCHÄFTSFÜHRUNG:
Manfred Braun, Ernst Rebelein, Horst Wehner
VERLAGSLEITUNG:
Thomas Hilge
ANZEIGENLEITUNG:
Bettina Wilgermein (Durchwahl -153)
ANZEIGENSATZ UND -LAYOUT:
Evelyn Freimann (Durchwahl -152)
VERTRIEBSLEITUNG:
Elisabeth Menhofer
VERTRIEB & AUFTRAGSANNAHME:
Ingrid Haider (Durchwahl -108), Angelika Höfer (Durchwahl -104), Sandra Corvin (Durchwahl -107)
E-Mail: bestellung@vgbahn.de
SEKRETARIAT:
Petra Schwarzendorfer (Durchwahl -227)
AUSSENDIENST & MESSEN:
Christoph Kirchner (Durchwahl -103), Ulrich Paul
VERTRIEB EINZELVERKAUF:
MZV GmbH & Co. KG, Ohmstraße 1,
85716 Unterschleißheim, Postfach 1232, 85702 Unterschleißheim, Tel. 089/3 19 06-0, Fax 089/3 19 06-113
ABO-SERVICE:
MZV direkt GmbH & Co. KG, Postf. 104 139, 40032 Düsseldorf,
Tel. 0211/690789-985, Fax 0211/690789-70
ERSCHEINUNGSWEISE UND BEZUG:
Die Modellbahn-Sonderausgaben erscheinen 6-mal jährlich mit je zwei Ausgaben „Super-Anlagen", „1x1 des Anlagenbaus" und „Josef Brandls Traumanlagen".
Einzelpreis € 13,70 (D), € 15,00 (A), sFr 27,40.
Jahresabonnement € 75,00 (Inland), € 85,80 (Ausland)
Das Abonnement ist gültig bis auf Widerruf,
es kann jederzeit gekündigt werden.
BANKVERBINDUNG:
Deutsche Bank AG Essen, BIC DEUTDEDEXXX,
IBAN DE89360700500286011200
DRUCK:
creo Druck & Medienservice GmbH,
96050 Bamberg

Josef Brandls Traumanlagen 1/2017
ISBN 978-3-89610-687-2

Meisterwerk des Anlagenbaus

Weitere Ausgaben aus der Eisenbahn-Journal-Reihe „Josef Brandls Traumanlagen"



Bauen wie Brandl
Schritt für Schritt zur perfekten Anlage
Best.-Nr. 661201



Flamsbana
Eine traumhafte Modellbahnreise in den Norden
Best.-Nr. 661202



Bauen wie Brandl, Teil 2
Grundbegrünung und Arbeit mit Elektrostat
Best.-Nr. 661301



Heigenbrücken
Magistrale im Spessart, Teil 2
Best.-Nr. 661302



Bahnparadies Ostbayern
Märklin-Anlage mit Haupt- und Nebenbahn
Best.-Nr. 661401



Malerisches Altmühltal
Planung und Entstehung eines H0-Anlagenabschnitts
Best.-Nr. 661402

Jeweils 92 Seiten im DIN-A4-Format, Klammerheftung, ca. 120 Abbildungen, je € 13,70

Großes Finale für die
Schwarzwald-Anlage



Es war eines der anspruchsvollsten und langwierigsten Anlagen-Bauprojekte, das jemals die Werkstatt von Josef Brandl verlassen hat: die schon legendäre Schwarzwald-Anlage von Dieter Bertelsmann. In der Reihe „Josef Brandls Traumanlagen" wurde bereits mehrfach über die Entstehung dieses Meisterwerks berichtet. Jetzt hat Josef Brandl den letzten, rund acht Meter langen Bauabschnitt fertiggestellt – den Bahnhof Freiburg-Wiehre und sein städtisches Umfeld inklusive Freiburger Straßenbahn. Darüber hinaus wird ein Stück der Höllentalbahn mit einem Glanzlicht dieser Strecke dargestellt: dem bekannten Ravenna-Viadukt in höchster Modellbau-Qualität!

100 Seiten im DIN-A4-Format, Klebebindung, ca. 140 Abbildungen
Best.-Nr. 661601 | € 15,–





Erhältlich im Fach- und Zeitschriftenhandel oder direkt beim:
EJ-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 08141/534810, Fax 08141/53481-100, bestellung@vgbahn.de, www.vgbahn.de

www.vgbahn.de